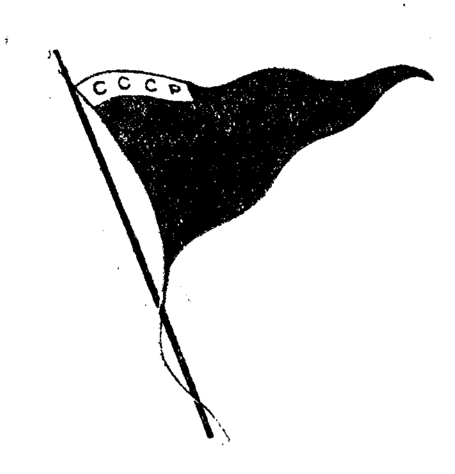
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика

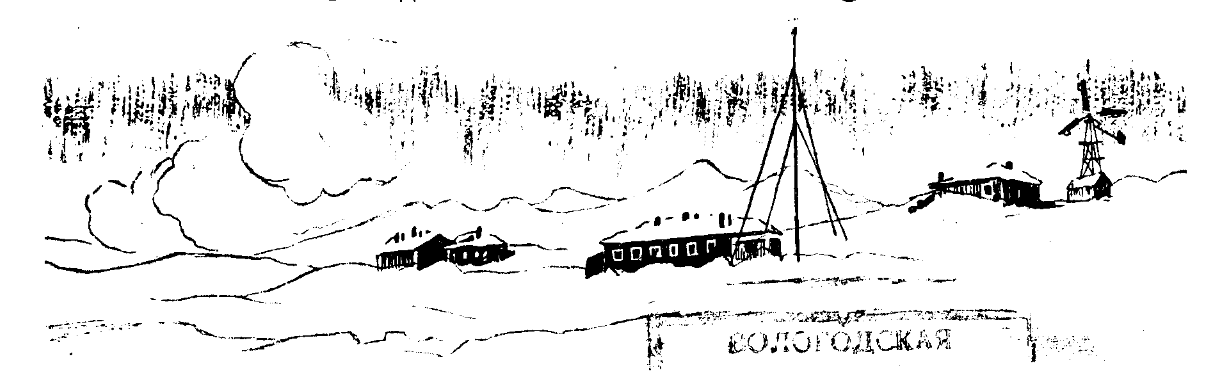


161021.

№ 5 **1939**

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНК СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

● ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ ●



ВЕЛИКИЙ ПЕРВОМАЙСКИЙ СМОТР

Первое мая! Ежегодно отмечается этот праздник труда и борьбы как день международной пролетарской солидарности, день боевого смотра революционных сил международного пролетариата. Трудящиеся всего мира еще теснее сплачивают свои ряды под знаменем Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина, под знаменем мировой социалистической революции.

Всенародным ликованием отметили первомайские дни народы СССР. Трудящиеся нашей страны — рабочие, колхозники, советская интеллигенция демонстрировали перед всем миром свое нерушимое морально-политическое единство, высокое чувство советского патриотизма, безграничную преданность партии Ленина — Сталина.

Демонстрируя свою силу и мощь, народы СССР отмечают величественные итоги социалистического строительства и ясно видят перспективы дальнейшей борьбы. Исторический XVIII съезд большевистской партии вдохновил трудящихся на дальнейшие героические подвиги, определил путь перехода от социализма к коммунизму.

В своем отчетном докладе о работе ЦК ВКП(б) вождь народов товарищ Сталин дал с трибуны съезда блестящий анализ международного и внутреннего положения Советского Союза, осветил путь к сияющим вершинам коммунистического общества.

Сталинский лозунг — перегнать в течение ближайших 10—15 лет главные капиталистические страны в экономическом отношении — встречен трудящимися нашей страны с огромным восторгом и глубоким удовлетворением.

«Мы перегнали главные капиталистические страны в смысле техники производства и темпов развития промышленности. Это очень хорошо. Но этого мало. Нужно перегнать их также в экономическом отношении. Мы это можем сделать, и мы это должны сделать. Только в том случае, если перегоним экономически главные капиталистические страны, мы можем рассчитывать, что наша страна будет полностью насыщена предметами потребления, у нас будет изобилие продуктов, и мы получим возможность сделать переход от первой фазы коммунизма ко второй его фазе» (Сталин).

Доклад товарища Сталина — боевая программа действий, документ всемирно-исторического значения. Это документ великого торжества социализма, борьбы за дальнейшее процветание нашей родины.

Доклады товарища Сталина о работе ЦК ВКП(б), товарища Молотова о третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР, товарища Жданова об изменениях в Уставе ВКП(б) и решения

XVIII съезда партии еще крепче вооружили партию, рабочий класс, колхозное крестьянство, советскую интеллигенцию для выполнения великого плана работ третьей сталинской пятилетки, перехода от социализма к коммунизму.

Предсъездовское социалистическое соревнование масс, огромный подъем трудящихся, вызванный историческими решениями съезда и вылившийся во всесоюзное социалистическое соревнование имени Третьей сталинской пятилетки, еще и еще раз показывают, что дело партии Ленина — Сталина стало делом всего нашего непобедимого народа.

Сила партии Ленина — Сталина в ее связи с народом. Народ любит свою партию, безгранично доверяет ей и уверенно идет за ней вперед по славному героическому пути, по пути к коммунистическому обществу.

Во всей героической борьбе советского народа, всюду и везде торжествует победа генеральной линии партии Ленина — Сталина.

Сердца трудящихся нашей родины были наполнены чувством глубокого удовлетворения, безграничным восторгом, гордостью за свою партию, за великого Сталина, когда с трибуны исторического съезда вождь народов товарищ Сталин доложил съезду, стране о величайших победах социализма и перспективах дальнейшей борьбы за коммунизм.

Словам товарища Сталина о том, что «отчетный период был периодом полной победы генеральной линии нашей партии» аплодировала вся наша страна, весь советский народ.

Смело и бодро идут под руководством партии народы СССР к окончательной победе коммунизма, ибо они видят, что ведет их от победы к победе верный рулевой, великий продолжатель ленинских идей — вождь народов Сталин.

Отмечая пройденный путь борьбы и побед, смело глядя в будущее, трудящиеся нашей страны демонстрируют свою силу и мощь, непоколебимую готовность и впредь нанести сокрушительный удар всем нашим врагам, откуда бы они ни появились. «Не забывать о капиталистическом окружении, помнить, что иностранная разведка будет засылать в нашу страну шпионов, убийц, вредителей, помнить об этом и укреплять нашу социалистическую разведку, систематически помогая ей громить и корчевать врагов народа»,— это указание товарища Сталина несет в своем сердце каждый советский патриот.

Празднование Первого мая проходило в сложной международной обстановке. Фашистские заправилы капиталистических государств Германии, Италии и Японии пытаются насильственно перекроить карту мира и поживиться за счет народов других стран. «Уже второй год идет новая империалистическая война, разыгравшаяся на громадной территории от Шанхая до Гибралтара и захватившая более 500 миллионов населения. Насильственно перекраивается карта Европы, Африки, Азии. Потрясена в корне вся система послевоенного так называемого мирного режима» (Сталин).

Германо-итало-японская военщина сеет по свету смерть и разрушение. Фашистская Италия вторглась в Абиссинию и в Албанию, огнем и мечом уничтожила независимость абиссинского и албанского народов. Германо-итальянский фашизм захватил Испанию и хочет поработить героический испанский народ. Японская фашистская военщина, захватив Манчжурию, стремится завладеть Китаем и навязать китайскому народу строй грабежа и насилия. Германский фашизм оккупи-

ровал Австрию, расчленил и захватил Чехо-Словакию. Фашизм подготовляет расчленение Польши, ведет подрывную работу в прибалтийских странах, готовит войну против СССР.

Трудящиеся всех стран в день первомайского смотра революционных сил еще больше укрепили единый народный фронт против фашизма, еще больше сплотили свои ряды, высоко держа великое всепобеждающее знамя Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина. Под этим знаменем борется за свою независимость великий китайский народ против зарвавшейся японской военщины. Под этим знаменем поднимаются угнетенные народы колоний против своих поработителей. Под этим знаменем народы СССР взяли власть в свои руки, установили социалистический строй, создали счастливую и радостную жизнь. Возглавив международную первомайскую демонстрацию, трудящиеся нашей родины еще более умножили свои интернациональные связи с пролетариями всего мира. Боевой первомайский клич пронесся по всем странам мира, объединил на борьбу с фашизмом новые миллионы антифашистов.

Творческий труд десятков миллионов советских людей с каждым днем умножает материальные и культурные блага советского народа. За годы двух сталинских пятилеток наша страна превратилась в могучую индустриальную социалистическую державу. Третья сталинская пятилетка раскрывает перед нами грандиозные перспективы борьбы за победу коммунизма в его историческом соревновании с капитализмом. Изучая решение XVIII съезда ВКП(б) о третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР, трудящиеся нашей страны видят все величие ленинско-сталинского плана перегнать в течение ближайших 10—15 лет главные капиталистические страны также и в экономическом отношении, по производству продуктов на душу населения. Решение этой грандиозной задачи стало возможным на основе успешного выполнения двух сталинских пятилеток — всемирно-исторических побед социализма в нашей стране.

На основе этих успехов «СССР вступил в третьем пятилетии в новую полосу развития, в полосу завершения строительства бесклассового социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму». (Из резолюции по докладу т. В. Молотова о третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР.)

Чувство законной гордости и восхищения вызывают у трудящихся утвержденный XVIII съездом ВКП(б) третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР.

Объем промышленной продукции установлен третьим пятилетним планом в 184 млрд. руб. против 95,5 млрд. руб. в 1937 г. — рост на 92%.

На новое строительство планом предусматривается затратить в третьей пятилетке 192 млрд. руб. против 114,7 млрд. руб., освоенных во втором пятилетии.

Третий пятилетний план обеспечит дальнейшее повышение материально-культурного уровня трудящихся. Потребление трудящихся увеличится более, чем в полтора раза. 53 млрд. руб. против 30,8 млрд. руб. в 1937 г. будет затрачено на одно лишь культурно-бытовое обслуживание трудящихся. За третью пятилетку будет построено 35 миллионов квадратных метров новой жилой площади и т. д.

Одни лишь эти цифры показывают гигантский шаг вперед и всю грандиозность задач третьей сталинской пятилетки.

В своем решении о третьем пятилетнем плане XVIII съезд ВКП(б) указал на отставание водного транспорта. Чтобы повысить его роль в обслуживании народного хозяйства, водные пути будут увеличены за пятилетие с 102 тыс. километров до 115 тыс. километров. XVIII съезд ВКП(б) постановил также «превратить к концу третьей пятилетки Северный Морской Путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

Утвержденный XVIII съездом ВКП(б) третий пятилетний план ставит перед партийными и непартийными большевиками Северного Морского пути задачу огромной политической важности. Для того чтобы превратить к концу третьей пятилетки Северный Морской путь в нормально действующую водную магистраль страны, надо много поработать, провести в жизнь ряд важнейших мероприятий.

Враги народа всячески пытались затормозить освоение Северного Морского пути. Пробравшись в нашу систему, они под разными предлогами омертвляли средства, разбазаривали государственные ценности, пакостили и вредили. И сейчас наша задача — до конца ликвидировать последствия вредительства троцкистско-бухаринских агентов фашизма, поднять большевистскую бдительность во всей работе полярников. Как отмечено в решении XVIII съезда ВКП(б), нужно «помнить указание партии о том, что пока существует внешнее капиталистическое окружение, разведки иностранных государств будут засылать к нам вредителей, диверсантов, шпионов и убийц, чтобы портить, пакостить и ослаблять нашу страну, чтобы мешать росту коммунизма в СССР».

Северный Морской путь, связывающий западные и восточные моря нашей страны, имеет огромное оборонное значение. Превратить его в нормально действующую водную трассу, еще более подчинить Арктику интересам советского народа — дело чести советских полярников. Впереди еще много работы. Надо основательно изучить северные моря, обставить трассу познавательными знаками, создать в основных пунктах порты, способные более полно чем сейчас обслужить нужды полярного мореплавания с запада на восток и обратно. Много еще надо поработать, для того чтобы создать прочные судоремонтные, авиационные и топливные базы, научно-исследовательские станции. Большую работу надо проделать по освоению рек Заполярья, связанных с Северным Морским путем.

В предстоящую навигацию 1939 года советские полярники держат ответственный экзамен перед страной. Навигация нынешнего года должна явиться началом нормальной коммерческой эксплоатации Северного морского пути.

Чтобы выдержать этот ответственный экзамен нужно обеспечить большевистскую борьбу за график, за его выполнение. Все грузы должны быть доставлены в пункты назначения строго по графику, в срок и в полной сохранности.

Нормальное коммерческое плавание по Северному морскому пути означает также, что надо бороться за сохранность флота, покончить с разного рода авариями и происшествиями.

Задачи этой навигации требуют от моряков северного флота настоящей борьбы за хозяйственный расчет. В центре внимания должна

стоять борьба за снижение себестоимости перевозок, за экономию горючего, за рентабельность коммерческих операций.

Каждый корабль, каждое судно необходимо привести в состояние полной готовности — выполнить любое задание, преодолеть любые трудности плавания по великой северной водной магистрали. Каждый корабль должен быть превращен в подлинную большевистскую крепость.

Успех навигации будут решать кадры. Надо, чтобы наши руководители проявили больше заботы о людях, знали все их достоинства и недостатки, умело расставляли их по участкам. Надо помнить указание товарища Сталина, сделанное им в докладе на XVIII съезде ВКП(б): «расставить работников по постам таким образом, чтобы каждый работник чувствовал себя на месте, чтобы каждый работник мог дать нашему общему делу максимум того, что вообще способен он дать по своим личным качествам, чтобы общее направление работы по расстановке кадров вполне соответствовало требованиям той политической линии, во имя проведения которой производится эта расстановка».

От того насколько правильно будут расставлены кадры в навигацию этого года, насколько оперативно будет поставлено руководство людьми — зависит успех навигации.

XVIII съезд ВКП(б) в своем решении о третьем пятилетнем плане требует:

«а) живой оперативности и деловитости хозяйственного руководства, сосредоточения работы руководителей на правильном подборе кадров, на повседневной фактической проверке исполнения установленных партией и правительством заданий;

б) правильной организации заработной платы рабочих, мастеров и инженерно-технических работников, с должным материальным поощрением роста производительности труда;

в) развертывания социалистического соревнования и стахановского движения с обеспечением в предприятиях и учреждениях крепкой трудовой дисциплины и высокой производительности труда всех трудящихся».

Радостно сознавать и видеть сверкающие перспективы новой полосы развития — завершения строительства социалистического общества и перехода от социализма к коммунизму. Творческий труд каждого трудящегося промышленности и сельского хозяйства, рудников и шахт, железнодорожного и водного транспорта, работников культурного фронта — всех участников социалистической стройки — входит самым ценным вкладом в историю борьбы и побед народов СССР за полную победу коммунизма. Сознание этого воодушевляет трудящихся нашей страны на подвиги всемирно-исторического значения.

Социалистическая революция раскрыла перед народом все родники творчества. И народ, откликаясь на волнующие события жизни, стремится воспеть в песнях завоеванное счастье, свою любовь к вождям революции Ленину и Сталину. Всенародная любовь к родине, вождю, другу и учителю товарищу Сталину образно и ярко выражена в песне народного певца Казахстана Джамбула «Советский Союз»:

Поет страна. И хор племен до неба здравицу вознес,
Как будто грянул майский гром, легко откатываясь
в дали.
Живи, родной СССР, средь волн стоящий, как утес!

Живи, любимый наш отец, великий мастер счастья —
Сталин!

Вместе с народом нога в ногу идет Рабоче-крестьянская Красная Армия, выросшая под руководством партии Ленина — Сталина в великую непобедимую вооруженную силу, охраняющую мирный труд своего народа от посягательств фашистских гадов.

«Страна победившего социализма,— говорил товарищ Ворошилов на XVIII съезде ВКП(б),— самая миролюбивая из всех стран мира. Но будучи окруженной враждебными империалистическими странами, являясь бельмом на глазу отживающего свой век капитализма, она больше чем другая какая либо страна находится под угрозой постоянного военного нападения». Говоря о нашей могучей Красной армии, тов. Ворошилов заявил: «Наша армия стоит зорким часовым на рубежах, отделяющих социалистический мир от мира угнетения, насилия и капиталистического варварства. Она всегда, в любой момент готова ринуться в бой против всякого врага, который посмеет коснуться священной земли советского Государства».

В своем выступлении на XVIII съезде ВКП(б) товарищ Ворошилов ярко показал эту готовность Красной Армии нанести сокрушительный удар зарвавшейся фашистской военщине.

За пять лет со времени XVIII съезда партии численный состав Красной Армии увеличился на 103%. Наша армия имеет прекрасных бойцов, командиров, комиссаров и политработников, самоотверженных сынов народа. Сила и мощь наших бойцов была блестяще доказана в боях с японскими самураями у озера Хасан.

Неизмеримо выросла огневая мощь нашей героической армии социализма. Если один залп всей артиллерии трехдивизионного состава германского стрелкового корпуса равен 6 078 *кг*, то залп артиллерии корпуса Красной Армии составляет — 7 136 *кг*.

Если германский стрелковый корпус может выпустить за одну минуту 48 769 *кг* снарядов, то наш стрелковый корпус может за это же время выпустить 66 605 *кг* снарядов.

Рабоче-крестьянская Красная Армия имеет вооруженные по последнему слову военной техники военно-морской флот, красную конницу, авто-броне-танковые войска, артиллерию, противохимические и войска связи, мощные военно-воздушные и другие силы обороны, как Осоавиахим, РОКК и т. д.

Наша героическая авиация за истекшее пятилетие увеличилась в мощности своих авиамоторов на 7 900 000 лошадиных сил или на 213% и имеет скорости, превышающие 500 километров в час. Если 5 лет назад военный воздушный флот Советского Союза мог поднять на воздух за один вылет 2 000 т авиабомб, то сейчас он способен поднять на 208% больше. «Эта масса разящего металла, способного перемещаться на огромные расстояния, может быть неплохой советской смирительной рубахой для охваченных бредовыми идеями агрессоров, если они в безумном порыве полезут на землю советов» (Ворошилов).

Наша родина сильна и непобедима. Врагу не удастся застигнуть нас врасплох. Поджигателей войны, как только попытаются они напасть на нашу священную землю, ждет двойной сокрушающий удар на их же территории.

«Не спасет себя издыхающий капиталистический мир контрреволюционной войной против СССР, а лишь ускорит свою собственную

гибель. Вооруженный отпор великого советского народа всколыхнет весь мир труда, всех тех, чьи права на свободу, на труд, на лучшую жизнь, на независимость страны растоптал фашизм. Он подымет пролетариев и трудящихся во всех концах земного шара, сознающих, что настал час расплаты за их вековые мучения» (из доклада т. Мануильского на XVIII съезде ВКП(б).

Мировая буржуазия не раз пыталась и пытается сейчас внести разброд в международное коммунистическое движение, затопить в крови прогрессивное человечество. Но велики и непобедимы силы международной пролетарской солидарности. Идея коммунизма, претворяемая в СССР под руководством вождя мирового пролетариата товарища Сталина, служит путеводной звездой трудящимся всех стран в их борьбе за окончательное освобождение от оков капиталистического рабства.

Под знаменем Маркса — Энгельса — Ленина — Сталина народы СССР построили социалистическое общество. Под этим знаменем идут они к вершинам коммунизма. Под этим знаменем трудящиеся нашей страны вместе с пролетариями всех стран победят в грядущей мировой пролетарской революции.

■ ■ ■

М. ВОДОПЬЯНОВ
Герой Советского Союза

НА КУПОЛЕ ЗЕМЛИ

Ко второй годовщине завоевания Северного Полюса

(Из воспоминаний о полете на полюс)

20 мая 1937 года. Ровно месяц как мы на острове Рудольфа. После ужина я вышел подышать свежим морозным воздухом. И неожиданно, точно на мое счастье, я увидел разорванные облака и, кое-где, сквозь них, просвечивалось голубое небо. В облаках все чаще и чаще стали появляться окна. Вот в просвете мелькнул солнечный луч, а за ним выглянуло и само солнце.

Было ровно 12 часов ночи.

Товарищи уже были в сборе.

Дзердзеевский раскрыл синоптическую карту с последними данными и улыбаясь докладывал: «Завтра ожидается хорошая погода. Готовьтесь к вылету, Михаил Васильевич».

Несмотря на позднее время, мы поехали на аэродром.

Ярко светило полярное солнце. Голубое небо было спокойно и безоблачно. Работа кипела во-всю. И участники экспедиции, и зимовщики готовили к полету флагманский корабль. В самолет загрузили запас бензина на 14 часов полета, продуктов на 2 месяца, палатки, радиостанцию Кренкеля, нарты, оружие, вещи будущих зимовщиков, а, главное, инструмент для ремонта аэродрома.

К 4 часам утра самолет был готов к старту.

Последняя сводка, составленная Дзердзеевским, была не очень утешительной. Впереди нас ждала большая облачность. Тут же у самолета состоялось короткое совещание. Решение было единодушным: лететь!

Все направились к самолету. С большой теплотой простились мы с товарищами. В кабину самолета, один за другим, поднялись Шмидт, Бабушкин, Спирин, папанинцы, кино-оператор Трояновский, радист Иванов. Механики — Бассейн, Морозов и Петенин давно уже были на своих местах.

Я поудобнее уселся за штурвал, одел наушники, чтобы слушать радио-маяк, осмотрелся — не забыли ли что, проверил приборы. Взглядом спросил механика: можно подниматься? Бассейн кивком головы и движением руки вперед как бы сказал: пошли!

Я дал полный газ всем четырем моторам... какой-то миг... и ревущие на полных оборотах моторы потянули машину вперед.

Винты с силой рассекают воздух. С каждой секундой самолет набирает скорость... все больше... все быстрей... Скачок... другой... и на 24 секунде самолет поднимается в воздух.

В 4 ч. 52 м. мы промчались над зимовкой и вошли в зону радио-маяка.

Спустя минуту из штурманской рубки вышел Спирин и дал нам курс Норд — Северный полюс.

* * *

Самолет шел на полюс.

Управляя своей любимой машиной, я старался держать курс как можно точнее. Мысль, что я веду самолет на полюс, вызывала во мне такие бурные приливы радости, что мне стоило больших трудов сдерживать свое волнение и спокойно вести машину по заданному курсу.

Каждый находящийся в машине был занят своим делом. Шмидт сидел в штурманской рубке, что-то писал. Спирин прокладывал курс, проверял путевую скорость. Механики следили за работой моторов, осматривая их, то и дело забирались в крылья. Иванов держал непрерывную связь с землей. Бабушкин достал тетрадку — свою верную спутницу, и часто глядя за борт, записывал в нее свои впечатления.

В пассажирской кабине, среди разного имущества, сидела наша отважная четверка: Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов. Иван Дмитриевич что-то горячо рассказывал своим товарищам. Шум моторов заставлял его чаще обычного прибегать к своему излюбленному жесту. Он то и дело показывал им большой палец, что означало у него высшую степень одобрения. По его сияющим глазам и улыбающимся лицам слушателей ясно было, что он говорит о нашем полете. Частый показ большого пальца, несомненно, означал: поднялись мы «на большой», идем «на большой» и на полюс сядем тоже «на большой». Глядя на них, я думал про себя: во что бы то ни стало, довезу вас, друзья, обязательно «на большой».

Но больше всех был занят Трояновский — наш кино-оператор. Казалось, он был вездесущим. Со своим аппаратом он переносился с места на место, то снимая всех находившихся в самолете, то высовываясь в окно, чтобы запечатлеть на пленке места, над которыми пролетал наш самолет.

Мы постепенно набирали высоту. Вот уже 1 000 метров. Мороз —23°. Дует ровный встречный ветер. Путевая скорость незначительна. Самолет идет спокойно, его не качает. А качки мы боялись больше всего. Машина очень перегружена и при сильной болтанке могут отвалиться крылья.

Моторы работали ровно, их мощное дыхание вселяло во мне уверенность в успехе.

Ярко сияло солнце. Горизонт был чист. Мне хорошо был виден солнечный зайчик, который нужно держать в центре объектива солнечного компаса. В ушах непрерывно, с одинаковой слышимостью, звучали сигналы радио-маяка: «А» — «Н», «А» — «Н». Мы идем точно в зоне.

Через 20 минут полета, впереди показались какие-то темные пятна. «Что это? — насторожился я.— Не земля ли? А вдруг это острова, о которых говорили австрийцы Пайер и Вайпрехт, уверяя, что они видели на север от острова Рудольфа неизвестную землю. Нет, не может быть! Здесь несколько дней тому назад пролетал Головин — он бы ее

увидел обязательно. Это, вероятно, нависший над разводьями туман».

Бабушкин тоже обратил внимание на эти темные пятна. Он взял бинокль, посмотрел, затем отложил его в сторону, наклонился ко мне и крикнул: «Туман!»

«Ничего, не страшно!» — подумал я.— «Лишь бы полюс был открыт!»

Еще через 20 минут, внизу мы увидели отдельные клочья тумана, дальше к северу они сгущались, и вскоре поверхность океана скрылась от нас за сплошной дымкой тумана.

Мы шли над ним. Затем и над нами стали появляться высокоперистые облака.

Мы шли на высоте 1 500 метров. Но облака были так высоко, что с нашей нагрузкой перетянуть их было невозможно.

Пелена тумана стала подниматься выше, превращаясь в пушистые облака. Мы вынуждены были теперь лететь в прослойке облаков.

Дзердзеевский был прав — погода начала портиться.

Ко мне подошел Отто Юльевич.

— Ну как? — спросил он меня, показывая на облака.

— Лететь еще можно,— после короткой паузы ответил я.

Возвращаться очень не хотелось. Мы порешили итти до последней возможности. Если уж верхние и нижние облака сомкнутся и мы попадем в обледенение — только тогда вернемся.

Через 1 ч. 05 м. пребывания в воздухе механик Морозов вдруг заметил какой-то пар, идущий от левого среднего мотора. Он позвал Бассейна и они вдвоем стали искать причину появления пара. Полагая, что он идет из дренажной трубки, Бассейн решил проверить это. Он закрыл рукой конец трубки, но пар продолжал итти. Морозов вопрошающе смотрел на Флегонта. Тот недоумевая пожал плечами: нет, пар идет не из трубки. Надо искать в другом месте. Начали внимательно искать причину в другом месте. Неожиданно Морозов обнаружил, что пар просачивается из крыла, внизу. Тогда он тут же приложил руку к нижнему шву крыла,— рука стала влажной. Морозов сразу опознал, что это антифриз — незамерзающая жидкость, которой наполняют радиаторы. Видимо, где-то была повреждена магистраль. Без этой жидкости мотор не может работать, как человек не может жить без крови.

Управляя кораблем, я не видел, как механики торопливо забегали по самолету.

Бассейн подошел ко мне.

— Товарищ командир, через час, а может быть и раньше, один из моторов выйдет из строя.

— Какой? Почему? — коротко спросил я.

— Левый средний,— ответил Бассейн. Мотор где-то под крылом теряет антифриз. Вероятно, в радиаторе течь.

«Что же делать?» — задал я себе вопрос. Посмотрел на моторы: они работают «как звери». А левый средний, тот, что должен через час остановиться, сдается мне, работает еще лучше.

Погода с каждой минутой ухудшается, облака вот-вот сойдутся. Мы как бы идем в пасть крокодила — в любую минуту он может проглотить нас.— «Что же делать?— вторично задаю я себе тот же вопрос.— Возвращаться обратно на Рудольф, садиться на заструги — опасно, наверняка поломаешь самолет».

— Ты кому-нибудь говорил о моторе? — спросил я Флегонта.

— Только Отто Юльевичу.

— Ну что он?

— Он приказал доложить тебе.

Я немного подумал еще и решительно сказал: полетим на трех моторах, там видно будет.

Флегонт улыбнулся: Отто Юльевич тоже считает, что нужно итти вперед.

— Отлично! Только, смотри, Флегонт, больше никому ни слова. Ни Бабушкину, ни Спирину, ни одному папанинцу.

Все мое внимание было обращено на моторы. Они работали ровно и хорошо. Я посмотрел на Михаила Сергеевича. Он спокойно сидел за вторым управлением. Когда наши взгляды встретились, он мне улыбнулся. Я показал ему вперед, мол, плохо впереди. Бабушкин понял меня и, наклонившись ко мне, громко крикнул:— Ничего, Миша, долетим!

В это время из штурманской рубки вышел Спирин. Он с серьезным видом подошел ко мне, осмотрел все приборы, уточнил наш курс. По его указаниям я повернул немного влево; Спирин махнул рукой вперед — этот взмах означал — так держать. После небольшой паузы, Спирин, как-то подозрительно осмотревшись вокруг, наклонился ко мне:

— Погода-то какая! — А!

— Ничего, Иван Тимофеевич, до полюса еще далеко! Кончится! Увидим и хорошую!

— Думаешь, скоро кончится?

— Обязательно кончится! — уверенно сказал я.— А где мы находимся?

— Подходим к 85° северной широты. До полюса еще около 600 км,— ответил Спирин.

— Да, скорость у нас неважная — сильный встречный ветер, откуда ей быть хорошей.

Разговаривая со мной, Спирин все время внимательно следил за моими движениями, за выражением моего лица. Я же, в продолжение всего разговора, думал про себя: «ничего ты, брат, не знаешь. Ведь у нас с минуты на минуту должен остановиться мотор. Сказать тебе что ли? Нет, не скажу, зачем расстраивать!»

А оказывается, что Спирин знал еще раньше о потере антифриза и, разговаривая со мной, думал о том же самом. Так мы и не сказали друг другу о предстоящей остановке мотора и о возможной посадке на лед, за много километров от полюса.

С каждым поворотом винтов мы приближались к заветной точке — Северному полюсу. Самолет поглощал километр за километром воздушного пути.

«И неужели,— думал я,— стихия, суровая природа, окажется сильнее нас, сильнее нашей советской авиации».

Пока я и Бабушкин неуклонно вели машину вперед, бортмеханики Бассейн, Морозов и Петенин не теряли ни минуты времени. Они прорезали обшивку левого крыла и тотчас увидели в верхней части радиатора течь во флянце. Они замотали трубу флянца изоляционной лентой и тесьмой, но жидкость продолжала сочиться. Остановить потерю антифриза было невозможно.

Механики стремительно бегали по самолету, то забираясь в левое крыло, то к запасным бакам, то за различными инструментами. Никто из находившихся в самолете не подозревал об угрозе остановки мотора. Но вдруг Папанину показалось подозрительным то, что механики беспрерывно забираются в левое крыло. Он выждал момент,

когда мимо него прошел Бассейн, взял его под руку и с конспиративным видом отвел его в сторону.

— Слушай, браток, скажи мне по-рабочему, что у вас случилось? Но сколько Папанин ни старался выпытать у Бассейна о том, что случилось, почему механики беспрерывно лазают в левое крыло, ему не удалось — Флегонт был непреклонен.

Бассейн снова забрался в левое крыло и вместе с Петениным и Морозовым решил испробовать последний способ для спасения сочащейся из мотора жидкости. Они стали прикладывать сухие тряпки к большой ране во флянце, тряпки впитывали жидкость, тогда механики отжимали их в ведро и оттуда, насосом, перекачивали жидкость обратно в бачок мотора.

Для этой операции механикам пришлось снять перчатки, высунуть голые руки наружу из крыла, в 23-х градусный мороз, при стремительном ветре от движения самолета.

Обмораживая и раздирая до крови руки, с одной стороны, с другой обжигая ладони горячей, незамерзающей жидкостью — антифризом, механики Бассейн, Морозов и Петенин спасали драгоценную жидкость, а, тем самым, спасали мотор.

Я не знал этой героической работы. Время шло, каждую минуту я ожидал остановки мотора.

Горизонтальный коридор среди облаков, в котором мы летели, становился все уже и уже. Наконец, оба слоя облаков сошлись, и мы полетели в сплошном «молоке». Я на минуту забывал о моторе, о том, что ему грозит остановка, о том, что предстоит посадка на лед. Все мое внимание было устремлено на приборы. Мы шли слепым полетом. Я потерял ощущение времени. Каждая минута казалась часом — вечностью. Но в мозгу каждый раз все с большей силой возникала тревожная мысль: «Сейчас станет мотор, сейчас станет мотор!» Вообще я не боялся остановки мотора, но только не сейчас, когда мы, идем в сплошных облаках, и вдруг, совершенно неожиданно, я услышал голос Бассейна:

— Командир, лети спокойно! Мотор будет работать!

Не оборачиваясь, я радостно кивнул ему головой: «Спасибо!»

Я никогда не забуду этой самоотверженной работы механиков.

У меня сразу отлегло от сердца. Я взглянул на моторы,— винты с силой рассекали пушистые облака. Мне показалось, что моторы еще лучше стали работать. Да и погода как будто лучше стала.

* * *

Сигналы радио-маяка неотступно напоминали, что идем в зоне.

Через несколько минут облачность стала редеть, превратилась в дымку, сквозь которую слабо просвечивало солнце. В центре объектива солнечного компаса появился чуть заметный зайчик,— значит идем правильно.

Я продолжал спокойно вести самолет, строго выдерживая прямую. Мы шли по 58° западной долготы.

На 88° северной широты облачность оборвалась. Яркое арктическое солнце бросилось нам в глаза. Его блики весело искрились на блестящей, светло-оранжевой обшивке моего корабля. Винты с прежней силой рассекали, теперь уже не пушистые облака, а прозрачный голубой воздух. Четыре красавца-мотора во всю свою мощь продолжали петь

ровную, победную песнь. Механики Бассейн, Морозов и Петенин, сменяя один другого, продолжали свою героическую работу.

Как только окончилась облачность, у всех по-особенному засияли лица. Каждый чувствовал себя победителем. Федоров стал помогать Спирину определять местонахождение самолета, Трояновский снова забегал со своим аппаратом. Между мной и Бабушкиным то и дело проходили люди, неся радиограммы от начальника к радисту и обратно. Связь с землей была непрерывная.

Вот, направляясь к Отто Юльевичу, около меня останавливается Иван Дмитриевич. Он показывает мне большой палец:

— Во! Погодка-то какая! На полюсе такая же!

— До полюса еще далеко, Иван Дмитриевич,—200 км. Можем еще встретить такую же муру, как только что пролетели,— возражаю я Папанину.

— Не может быть! — уверенно говорит Иван Дмитриевич.— Смотри! Отсюда уже виден полюс! Молодцы, что сегодня вылетели.

Похлопав меня по плечу, широко улыбаясь, Иван Дмитриевич ушел к Шмидту, в штурманскую рубку.

Погода действительно была хорошая. Мы все были уверены, что полюс открыт. Внизу, под нами, расстилалась однообразная, ледяная пустыня. Ее кое-где рассекали разводья, похожие на узенькие речушки. Большинство из них тянулось на сотни километров и, казалось, не имели начала и конца. Разводья тянулись с юга на север, параллельно нашему полету. Лед здесь был менее битый и с высоты 1 800 м казался сплошь ровным, прямо хоть садись на любую льдину.

Надежды увидеть полюс открытым вскоре рассеялись. К великому нашему огорчению, впереди показались облака. Хотя эти облака были гораздо выше, нежели те, что мы встретили в начале пути, и под ними смело можно было лететь, но мы все же решили не терять солнца, так как без него Спирину трудно будет точно определить полюс, и пошли над облаками.

Наш самолет неуклонно шел вперед. Шел над облаками. До полюса оставалось 100 км. Решено было так: если на полюсе из-за плохой погоды нельзя будет сесть, мы вернемся на 88° и там сядем. И если посадка будет удачной, а иной, при наличии такого льда, она не может быть, при первом улучшении погоды мы перелетим на полюс.

Я уверенно веду самолет вперед и вперед, над безвестными просторами. Спирин с абсолютной точностью прокладывает курс. Высота 1 800 м.

Под нами волнистые облака. Спирин и Федоров, один секстантом, другой охтантой каждые 10 минут берут высоту.

— Через 20 минут будем на полюсе!— сообщает мне Иван Тимофеевич.

В ответ я кивнул ему головой, а сам смотрю вниз, хоть бы увидеть окошко в облаках. Меня мучительно преследует одна мысль: «А вдруг эта облачность до самого льда?».

Эти 20 минут тянулись нескончаемо долго.

Каждый раз, когда из штурманской рубки выходили Спирин или Федоров, я пристально взглядывал на них, как бы спрашивая: ну, когда же? скоро? Но те со сосредоточенным видом брали высоту солнца и уходили обратно в рубку производить вычисления. Их напряженность ощущалась не только мной. Все находившиеся в самолете знали, что мы приближаемся к заветной точке, и с нетерпением, взвол-

нованно притихшие, ждали, когда же, наконец, Спирин произнесет короткое, но глубоко волнующее слово — «полюс!»

И вот, Спирин снова вышел из своей штурманской рубки. Его всегда серьезное лицо на этот раз расплывалось в сияющей улыбке. Он подошел ко мне и своим спокойным, глухим голосом, почти переходя на торжественный шопот, произнес:

— Под нами полюс!

Полюс! Трудно найти слова для выражения чувств, охвативших меня в этот момент. Радость захлестнула все мое существо.

Полюс! Веками стремилось сюда человечество; люди, жертвуя своими жизнями, устилали ими путь к вершине мира. И вот я, в прошлом забитый деревенский парень, ныне воспитанный большевистской партией, нахожусь над полюсом. Мог ли я об этом когда-либо мечтать?

По самолету, с быстротой молнии, пронеслась весть, что мы над полюсом. Обернувшись назад, я увидел ликующие лица своих товарищей, таких же детей простых крестьян и рабочих. Рожденные к жизни революцией, вдохновленные нашим великим другом и учителем, мы привели сюда гигантскую птицу, на крыльях которой красуется эмблема освобожденного труда, светлое будущее всего человечества: четыре буквы — СССР.

То, что было не по силам старому миру, сделала наша молодая страна, взращенная гением Сталина.

Из штурманской рубки вышел Шмидт. Он шел ко мне.

В это время к нам подошли Спирин и Федоров.

— Проверили? — спросил их Шмидт — Все в порядке?

— Да, Отто Юльевич, под нами полюс, подтвердил Спирин,— но я прошу вас пролететь еще минут 5—10 за полюс, для страховки.

— Правильно,— согласился с ним Шмидт,— лучше перелететь, чем недолететь.

— Что вы делаете,— запротестовал я,— такие ученые, неужели вы могли ошибиться? Но тут же про себя подумал: пожалуй, лучше перевыполнить задание, чем недовыполнить.— Ладно, пошли вперед!

Отто Юльевич написал радиограмму о том, что мы находимся над полюсом, Иванов начал передавать ее в Москву, но едва он отстучал ключом одно — два слова, как сгорел умформер и рация вышла из строя. Связь с землей оборвалась.

Мы пролетели условленные десять минут по ту сторону полюса и, наконец, я получил разрешение пробивать облака.

Я, прежде всего, развернулся обратно на 180°. «Все же ближе к полюсу!» подумал я. Убрал моторы и с высоты 1 800 метров, как бы с огромной вышки, нырнул в облака.

Солнце мгновенно скрылось. Мы точно погрузились в молоко. Все находящиеся в самолете прильнули к окнам — каждый горел желанием увидеть, как выглядит полюс.

Я попросил Бабушкина смотреть по вертикали вниз и в случае, если облака окажутся до самого льда, предупредить меня, чтобы не налететь на торосы, а сам следил за приборами.

К счастью, облака встретили нас дружелюбно: обледенения, этого страшного врага авиации, не было. Стекла фонаря заволокло тонкой вуалью, похожей на иней. Но меня все же не покидала одна тревожная мысль: а вдруг облачность тянется до самого океана.

1 000 м — ничего не видно, 900 м — ничего не видно, 800 м... 700... Сквозь облака мелькнул лед, но с такой быстротой, что мы не могли разобрать, какой он, и опять все скрылось.



И. Д. Папанин снимает антенну при ликвидации станции «Северный полюс»

«Советская Арктика»

600 м... и мы выскочили из облаков.

Перед нашими взорами раскрылась панорама вершины мира. Насколько хватал глаз, тянулись бесконечные, ярко-белые ледовые поля, с голубыми прожилками разводьев. Беспредельная поверхность океана казалась вымощенной плитами, разнообразных форм и размеров. Они напоминали геометрические фигуры неправильной формы, как бы вычерченные неуверенной детской рукой.

Делаю круг, выбирая подходящую льдину. Самолет продолжает снижаться; моторы работают на малых оборотах, шум от них в кабине незначительный.

— Михаил Васильевич! Я вижу ровную льдину! — неистовым голосом вдруг закричал один из товарищей.

— Погоди ты, здесь их много!— ответил я, выбирая наиболее удобную льдину для посадки.

Мое внимание привлекла льдина продолговатой формы, которая тянулась с севера на юг. В мозгу привычно заработала мысль: «мы шли со встречным ветром, значит, ветер должен быть вдоль льдины. Сесть можно будет».

Шмидт внимательно смотрит вниз, окидывая взглядом намеченную мной льдину. Подходят Спирин, Бабушкин. Они также внимательно осматривают ее.

— Хорошая льдина,— говорит Бабушкин.

Спирин предложил снизиться метров на 20 — пройти бреющим полетом, и по-внимательней осмотреть ее. Взоры всех участников полета были устремлены на льдину. Даже механики оставили свой пост — перестали собирать антифриз: «теперь нам нечего беспокоиться. Долетели!». Одному только Симе Иванову было не до льдины. Он был занят исправлением рации. В самый нужный момент она испортилась. Сима слышал, как его непрерывно, со все возрастающей тревогой, вызывала Москва, вызывал Рудольф. А он им не мог ответить. А главное — сообщить о достижении полюса.

Я снизился метров на пятьдесят, стараясь не заходить далеко, чтобы не потерять из виду намеченную льдину. Ориентируясь по узкому разводью, чернеющему между льдами, я снизился еще метров на двадцать и пошел бреющим полетом. Впереди показалась огромная гряда торосов. Тут же за ней должна начаться выбранная мной льдина.

— Вот она! — крикнул я Спирину и Бабушкину.— Смотрите!

Льдина тянулась километров на десять, имея в ширину километра четыре. Как раз посредине, поперек льдины тянулась гряда торосов — след прошедшего сжатия. Казалось, в этом месте природа мощным плугом прошлась от одного края льдины до другого.

Хаотические нагромождения торосов сплошь окружали ее, и она напоминала средневековую крепость, обнесенную бойницами и высокой, неприступной стеной. Льдина была покрыта редкими пологими ропаками разной величины, а среди ропаков была ровная чистая площадка, примерно 700 метров на 400 м. Пролетая над площадкой мы заметили заструги, такие, как на островах Земли Франца Иосифа или в тундре.

Судя по торосам, лед был толстый, многолетний, и мы решили не испытывать его крепость, не бросать 8—10-килограммовые чугунные бомбы, захваченные для этой цели.

Развернувшись еще раз, я снова прошел над площадкой. Спирин открыл нижний люк штурманской рубки и приготовился по моему сигналу сбросить дымовую ракету. Горит она всего полторы минуты

161021

и за это время мне нужно сделать круг, по дыму определить направление ветра и пойти на посадку. Спирин должен бросить ракету точно в том месте, где самолету нужно коснуться лыжами льда.

Как только я перетянул торосы, махнул Спирину рукой: «бросай!» Тут уж зевать нельзя было. Быстро развернулся, зашел против ветра. Как я и предполагал, он дул вдоль площадки, я снизился метров на десять. С огромной быстротой подо мной мелькают торосы, вот-вот задену их лыжами. Сердце неистово бьется. Кажется, будто сажусь на пяти моторах, так стучит оно.

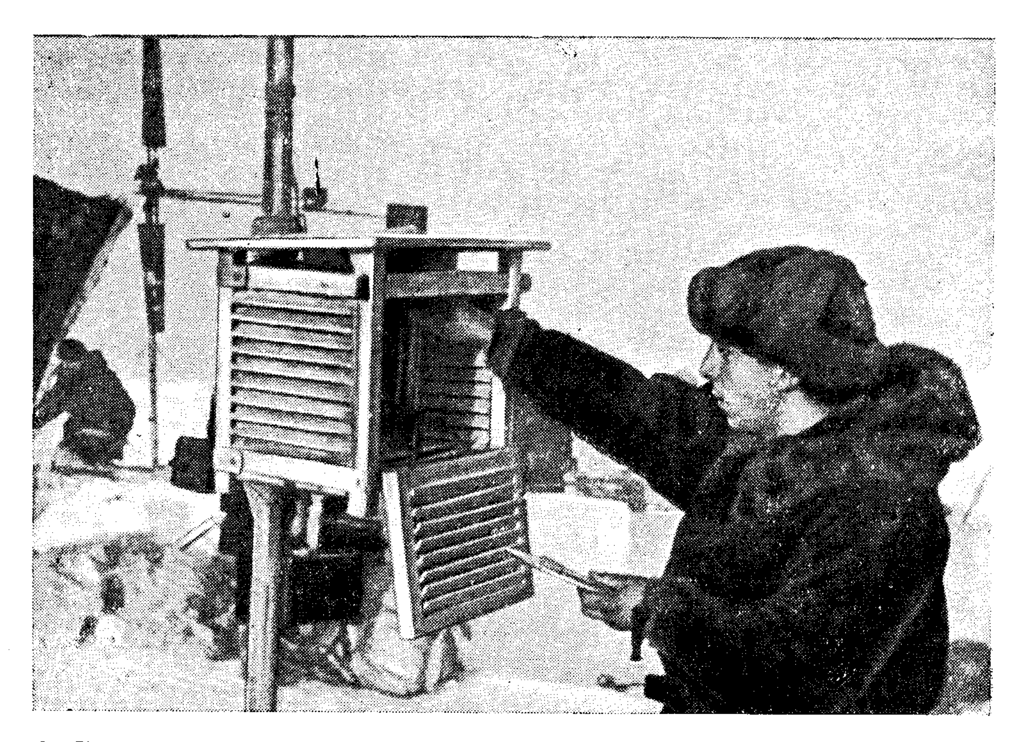
Вот кончилась гряда торосов. Впереди ровная площадка. По белому снегу мне навстречу стелется черный дым. Вот-вот погаснет ракета — я убираю моторы, планирую... подвожу самолет на посадку... медленно тяну штурвал на себя... машина опускает хвост, секунды две идет на высоте, примерно, одного метра. Самолет все теряет скорость, идет на снижение... резко тяну штурвал на себя, самолет мягко касается нетронутой целины снега и катится вперед. На всякий случай, включаю моторы,— а вдруг не выдержит льдина и машина провалится... Машина катится... не проваливается.

Пробежав 240 метров, самолет СССР Н-170 остановился.

Мы на полюсе!!! Это было 21 мая в 11 ч. 35 минут.

Самолет остановился, но зато мы пришли в движение. Не заметили, как оказались в объятиях друг у друга.

А еще через минуту мы стояли на нашем советском полюсе. И громкое ура в честь товарища Сталина далеко разнеслось среди ледовых просторов.



Е. К. Федоров проводит метеонаблюдения во время пребывания на станции «Северный Полюс»



А. ГАЛКИН

ПОЛЯРНАЯ ПЕЧАТЬ

Пятое мая — день большевистской печати. В этот день 27 лет тому назад вышел первый номер Ленинско-Сталинской «Правды». Выход «Правды» — первой ежедневной легальной большевистской газеты — является важнейшим событием в истории большевизма.

«Печать — единственное орудие, при помощи которого партия ежедневно, ежечасно говорит с рабочим классом на своем, нужном ей языке. Других средств протянуть духовные нити между партией и классом, другого такого гибкого аппарата в природе не имеется» (Сталин). Печать большевиков воспитывает массы в духе высокой политической идейности, революционной бдительности, непримиримости к врагам народа. Она повседневно помогает партии разрешать огромные задачи социалистического строительства. Большевики всегда высоко ценили силу печатного слова. Все руководящие большевистские газеты были созданы и неизменно возглавлялись Лениным и Сталиным. Большевистская печать росла и крепла из года в год вместе с партией, являясь ее боевым острейшим орудием.

Миллионными тиражами выходят сейчас большевистские газеты. Печатное слово проникает во все уголки нашей необъятной родины. Живое слово большевистской печати и в районах Крайнего Севера воспитывает трудящихся в коммунистическом духе, организует их в борьбе за коммунизм.

Еще 5—6 лет тому назад многие районы здесь, ныне обжитые и заселенные, представляли из себя полярную пустыню, в которой кочевали народы тундры — эвенки, чукчи, ненцы, манси, саха, нганасаны и др.

Огромные пространства полярных стран были или совершенно безлюдны или заселены крайне редко. По всей Арктике насчитывалось около 60 тыс. жителей.

До Октябрьской революции народы Крайнего Севера жили в ужасающей нищете, вымирали от голода и болезни. Царские чиновники и русские купцы беспощадно эксплоатировали эти народы, обманывали их, отбирая у них за бесценок самые ценнейшие сорта пушнины. За водку русские купцы забирали у промышленников и чернобурую лисицу, и песца, и соболя.

Советизация районов Крайнего Севера навсегда положила конец экономическому и политическому рабству северных народов. Борьба большевиков за освоение Северного морского пути вызвала к жизни производительные силы Арктики. За годы сталинских пятилеток Арктика стала неузнаваемой. Огромное строительство ведется органами советской власти как на побережье Северного Ледовитого океана, так и на островах по трассе Северного Морского пути. За последние годы здесь оборудованы гавани и порты, заложены угольные и соляные копи, построены различные крупные и мелкие предприятия, вырастают целые города и рабочие поселки. По ранее пустынным морям Ледовитого океана движутся советские корабли, несущие жителям северных районов не только товары, но и культуру единственного в мире социалистического государства. Зимой эти города и поселки связываются с культурными центрами социалистической родины самолетами, радиотелеграфом и радиотелефоном.

Начальник Главсевморпути т. Папанин в своем выступлении на XVIII съезде партии привел замечательные данные, характеризующие колоссальную работу, проведенную партией и правительством под руководством вождя народов товарища Сталина по освоению Северного морского пути. За период с 1876 по 1919 г., т. е. за 44 года, Северным морским путем было перевезено всего 55 тыс. т. груза. За годы же второй Сталинской пятилетки — с 1933 г. по 1938 г. — перевезено этим путем 1.118 тыс. т. разных грузов.

По всей Арктике развернуто строительство культбаз, библиотек, школ, больниц и других социально-культурных учреждений. Даже самые отсталые ранее народы Крайнего Севера, такие как нганасаны, приобщаются к передовой советской культуре, вовлекаются в политическую жизнь социалистической родины, становятся на один уровень со всеми другими народами, населяющими наш необъятный Советский Союз.

Первые большевистские газеты в Арктике были организованы в 1935 г., сейчас же после возникновения политотделов. В Тобольске в марте 1935 г. начала издаваться газета «Ударник Арктики» — орган Обдорского политотдела Севморпути. Вслед за «Ударником Арктики» организуются политотдельские газеты для обслуживания населения северных районов в Красноярске, Архангельске, а летом и осенью этого же года — во Владивостоке, в Ленинграде, Мурманске, Якутске, Баренцбурге, Амдерме и Игарке. В последующие годы газеты эти выросли и окрепли, были организованы и новые газеты.

По мере того как Главсевморпуть все больше и больше осваивал побережье Ледовитого океана и его острова, по мере развития произ-



Полярная печать

ОЛОГОДСКАЯ

водительных сил в районах Крайнего Севера, политотдельские газеты начинают издаваться все в более и более северных районах. В 1936 и 1937 гг. были организованы газеты на Чукотке, в бухте Кожевникова, в бухте Тикси, на острове Диксон, на Ямальском полуострове, в Яр-Сале, в Пеледуе (Якутия), на Придивинской судоверфи (Красноярский край). Нет сейчас в Арктике ни одного большого населенного пункта, в котором не издавалась бы газета. Большевистская печать завоевала себе в Арктике авторитет и любовь работников Севморпути и местных жителей. Четыре газеты выходят 24 раза в месяц, шесть — 10 раз, 10 газет пять раз. Наиболее крупные газеты выпускаются в Мурманске, Якутске и Игарке.

В 1939 г. Политуправление Главсевморпути наметило организовать еще несколько новых газет в районах Крайнего Севера. Газеты начнут выходить в Усть-Янске (Якутия), бухте Провидения (Чукотка), на острове Новая Земля, в Верхне-Колымске. Во все эти места уже отправлено полиграфическое оборудование, газетная бумага. Для выпуска газет комплектуются редакционные аппараты. В Баренцбурге в ближайшее время газета начнет выходить 24 раза в месяц.

В промышленных районах — Амдерме, Нордвикстрое, Тикси, Анадыре, Пеледуе, Сангархае — газеты будут выпускаться 10 раз в месяц. Сейчас их периодичность — 5—7 раз в месяц.

Для любого района Советского Союза большевистская газета имеет очень важное общественно-политическое значение. Для районов Крайнего Севера это значение удесятеряется. Население Крайнего Севера оторвано от культурных центров 8—9 месяцев в году. В эти месяцы живущие здесь люди не получают ни центральных ни областных газет. При таких условиях политотдельские газеты играют, конечно, исключительную роль в большевистской организации трудящихся Крайнего Севера для выполнения грандиозных задач, поставленных партией и правительством перед Главным управлением Северного Морского пути.

Кроме газет, издающихся на суше, в период плавания судов газеты выходят и на ледоколах «Сталин», «Каганович», «Ермак» и «Красин». Газеты издаются и на больших теплоходах: «Пятилетке», плавающей по Лене, «Красноярском рабочем», плавающем по Енисею, «Сталинграде» и «Анадыре».

Политуправление Главсевморпути в помощь политотдельским газетам и коллективам работников Севморпути с декабря 1938 г. издает ежедневный Радиобюллетень. В нем даются статьи, главные сведения из жизни Советского Союза и заграницы, информация Главсевморпути и полярных станций.

Радиобюллетень передается на места по радиотелеграфу. Там он размножается различными способами: типографским, на пишущей машинке. Где нет типографии и пишущих машинок — переписывается от руки.

Радиобюллетень имеет несомненный успех. За четыре месяца редакция Радиобюллетеня получила около 600 корреспонденций. Корреспонденты таких пунктов, как Диксон, Тикси, Амдерма, остров Рудольфа, Хатанга, прислали в редакцию Радиобюллетеня десятки корреспонденций.

Большинство из политотдельских газет по-большевистски помогает партийным организациям и хозяйственным органам в освоении Северного Морского пути. Газеты борются за развитие стахановского движения в Арктике и показывают опыт работы передовиков, вскры-

вают недостатки работы местных организаций, разоблачают гнусную деятельность врагов народа. Отдельные газеты добились заметных успехов в освещении партийной жизни. Материалы о предсъездовском соревновании не сходили со страниц газет.

Игарская газета «Большевик Заполярья» сумела, например, возглавить соревнование масс в честь XVIII съезда партии. Добиваясь расширения и углубления этого соревнования, она умело показывала опыт работы лучших стахановцев и бригад. Она рассказала о стахановской работе токаря лесокомбината т. Масаковского, а также судоремонтной бригады Мордвинова. Игарская газета систематически применяла при проведении массовой работы испытанный большевистской печатью метод — организацию рейдов, рабкоровских совещаний.

Амдерминская газета «Полярный шахтер» выходит 6-7 раз в месяц. В промежуток между выпуском двух номеров она издает радиобюллетень, имеющий вид маленькой, хорошо оформленной газеты. «Полярный шахтер» поднял ряд важных вопросов, в частности об экономии государственных расходов, о сокращении льгот, установленных пять лет назад для районов Крайнего Севера.

Мурманская газета «Звезда Заполярья» энергично боролась за успешное строительство судоремонтного завода Севморпути. Она изо дня в день показывала ход социалистического соревнования отдельных стахановцев и стахановских бригад, показывала опыт работы лучших людей, добиваясь, чтобы этот опыт стал достоянием масс.

Пеледуйская газета «Большевистский рекорд» правильно сделала, сосредоточив свое внимание на работе судоцеха Пеледуйской судоверфи. По-большевистски критикуя плохую работу важнейшего цеха, газета вскрывает причины этого и указывает пути исправления недостатков. Правильно газета поставила также вопрос о недопустимости использования квалифицированных мастеров в качестве рабочих низших разрядов.

Наши политотдельские газеты имеют и серьезные недостатки.

У большинства из них партийные отделы еще не стали основными отделами. Наша партия живет многокрасочной полноценной жизнью. Однако в политотдельской печати не видно ее. Газеты часто проходят мимо важнейших партийных вопросов, как-то: о росте партии, работе с кандидатами, об авангардной роли коммуниста на производстве и т. д. Даже такие крупные газеты, как Игарская, Мурманская, Якутская, эти вопросы почти не освещают.

Некоторые газеты совершенно не занимаются подготовкой к навигации 1939 г. Между тем качество этой подготовки решает судьбу навигационного года, в значительной мере определяет успех борьбы за превращение Северного морского пути в нормально действующую магистраль. Ни Ленинградская газета, ни Мурманская, ни Игарская не бьют тревоги по поводу многих серьезных недостатков. Газеты не тревожит, что грузы еще не подготовлены к навигации, что суда, предназначенные для перевозки грузов в районы Крайнего Севера, плохо ремонтируются.

Крайне слабо большинство политотдельских газет борется за действенность помещенного в газете материала. Пеледуйская газета, например, пишет о начальнике Чуйского лесоучастка Ожигове, как о беспробудном пьянице, сорвавшем лесозаготовки для судоверфи. Газета не довела дела до конца. Читатель не знает, привлечен ли к ответственности Ожигов, уволен ли он или продолжает пьянствовать и срывать лесозаготовки?

Исключительно слабо в газетах Крайнего Севера поставлена массовая работа. Лишь две-три газеты занимаются с рабкорами. Вот, например, Якутская газета «Полярный большевик» созывает рабкоровский актив, учит его, как писать корреспонденции, как выбирать темы, как работать в стенной и печатной газетах. Игарская, Ленинградская и Мурманская газеты тоже ведут массовую работу, используя рейды, встречи, совещания. Все остальные политотдельские газеты о массовой работе забыли. Обзор стенной печати в многотиражке — крайне редкое явление.

Политотделы и их руководители в большинстве своем мало занимаются печатью. В Якутии издаются четыре печатные газеты и до 150 стенных газет. Однако политотдел выпускает из своих рук руководство печатью. Здесь ни разу не созвали совещания редакторов стенных газет, чтобы обменяться опытом, обсудить планы работ на ближайшее время. Многие политотделы явно недооценивают печать как могучее средство политического воздействия на трудящиеся массы и их воспитание.

Решения XVIII съезда партии Ленина — Сталина — знаменательная веха на славном историческом пути борьбы за коммунизм. XVIII съезд поставил во весь рост перед партией, перед всем советским народом грандиозную задачу перехода от социализма к коммунистическому обществу. Мы должны в течение ближайших 10—15 лет перегнать в экономическом отношении наиболее развитые капиталистические страны, создать у себя в стране социализма изобилие продуктов.

Товарищ Сталин с гениальной прозорливостью раскрыл перспективы дальнейшего строительства СССР. Доклад товарища Сталина — боевая программа действий для каждого партийного и непартийного большевика, для каждого трудящегося нашей родины.

Перед работниками Севморпути XVIII съезд партии поставил задачу превратить в третьей пятилетке Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, которая должна соединить западные и восточные окраины нашей необъятной родины.

Наша политотдельская печать обязана нести в массы великие решения съезда большевиков, должна повседневно мобилизовывать массы на выполнение этих решений, обязана рассказать в популярной форме трудящимся об этом величайшем историческом событии.

В этом сейчас центральная задача нашей печати!

● ● ●

Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

С. СЛАВИН

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ТРЕТЬЕЙ СТАЛИНСКОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

В своем отчетном докладе на XVIII съезде партии о работе ЦК ВКП(б) товарищ Сталин отметил, что по технике производства и темпам роста нашей промышленности мы уже догнали и перегнали главные капиталистические страны.

Сталинский лозунг — перегнать в течение ближайших 10—15 лет главные капиталистические страны в экономическом отношении обладает огромной преобразующей силой на пути к новым победам коммунизма. План третьей пятилетки является важнейшим этапом в решении исторической задачи поставленной товарищем Сталиным.

Капиталистическое окружение Советского Союза, начатая фашистскими агрессорами вторая империалистическая война диктуют необходимость дальнейшего укрепления Советского государства и его оборонной мощи. В разделе «Некоторые вопросы теории» товарищ Сталин, говоря о победе социализма в одной, отдельно взятой стране, имеющей вокруг себя капиталистическое окружение и подверженной угрозе военного нападения извне, указывает, что такая страна «должна иметь свое достаточно сильное государство, — для того, чтобы иметь возможность защищать завоевания социализма от нападения извне». В соответствии с этими мудрыми указаниями великого вождя народов товарища Сталина третий пятилетний план войдет в историю СССР и как план дальнейшего укрепления оборонной мощи Советского Союза.

Великий Ленин придавал большое значение правильному размещению производительных сил социалистической страны. Уже в первом ленинском генеральном плане электрификации страны, в 1921 году, — в плане ГОЭЛРО, этому вопросу было уделено большое внимание. В планах первой и второй пятилеток были отражены известные указания товарища Сталина на XVI съезде ВКП(б) о правильном размещении промышленности и сельского хозяйства.

За годы Сталинских пятилеток коренным образом изменена уродливая география размещения промышленности, доставшаяся нам в наследство от царской России. Капиталистическая Россия делилась на промышленную метрополию и колониальные сырьевые окраины. Почти все хозяйство страны питалось только углем Донбасса, нефтью Баку, металлом Украины, легкой промышленностью центра. Ныне мы имеем кроме Донбасса десятки новых угольных районов. Создана мощная вторая угольная металлургическая база на Востоке — Урало-Кузнецкий комбинат, новая нефтяная промышленность на Востоке. Множество машиностроительных заводов построено в центре, на Украине, на востоке. Сетью электростанций покрылась советская земля. Создана легкая промышленность в районах производства сырья — Средней Азии, Сибири и др. Ликвидировано старое деление на промышленные и сельскохозяйственные

районы. Промышленные районы имеют у себя высокоразвитое сельское хозяйство и перестают быть потребляющими, а сельскохозяйственные районы получили мощную промышленность; перекраивается лицо нашей советской земли: сооружен величайший в мире канал Волга — Москва; построенный еще в первой пятилетке канал им. Сталина соединил воды Балтийского и Белого морей.

Третьим пятилетним планом намечено огромное развитие всех отраслей народного хозяйства страны. Выдвинуты большие задачи в области территориального размещения нового строительства, задачи «приближения промышленности к источникам сырья и районам потребления в целях ликвидации нерациональных и чрезмерно дальних перевозок, а также — дальнейшего подъема в прошлом экономически отсталых районов СССР». (Из резолюции XVIII съезда ВКП(б) о третьем пятилетнем плане.)

Решение XVIII съезда ВКП(б) о том, чтобы превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком,— отвечает двум важнейшим задачам: укреплению обороноспособности нашей страны и всемерному развитию производительных сил наиболее отсталых в прошлом, отдаленных северных и дальневосточных районов Союза.

Северный морской путь соединяет Европейскую часть СССР с Дальним Востоком по кратчайшему водному пути, целиком проходящему в советских водах и у берегов советской земли. Расстояние от Мурманска до Владивостока по Северному морскому пути составляет 5 671 миль, а от Ленинграда до Владивостока мимо берегов Скандинавии и других стран через Суэцкий канал 12 628 миль.

Выступая на XVIII съезде ВКП(б) т. И. Д. Папанин особо подчеркнул оборонное значение Северного морского пути: «Времена Цусимы никогда не повторятся. И, если потребуется, наши военные эскадры пройдут Северным Морским путем, пройдут, чтобы уничтожить врага на его территории, на его землях и в его водах».

Обширная территория Советского Севера, занимающая свыше $^2/_5$ территории СССР, играла до Великой Октябрьской Социалистической революции роль колонии царской России и места ссылки лучших людей страны. Население этих районов подвергалось жестокой эксплоатации и двойному гнету — со стороны царской власти, русского торгового капитала и со стороны «своих» одноплеменных кулаков и шаманов. В итоге — экономическая и культурная отсталость народов Севера от промышленных районов центра на сотни лет и физическое вымирание этих народов. Промысловое хозяйство (охота, рыбная ловля, оленеводство) являлось единственным занятием населения и велось отсталыми примитивными способами. Огромные природные богатства Крайнего Севера оставались не изученными и совершенно не использовывались. Родовой быт во многих районах Севера являлся господствующей формой общественного устройства.

Ленинско-сталинская национальная политика призвала к жизни народы Севера; население здесь с каждым годом увеличивается. Повысился хозяйственный и культурный уровень народов Севера.

Быстрое развитие производительных сил Севера потребовало в первую очередь решить транспортную проблему. Путь к освоению Крайнего Севера лежит с двух сторон: с Севера — через Северный морской путь из Европейской части СССР к устьям северных рек и с юга — от развитых в промышленном отношении районов Сибири и Дальнего Востока по железным дорогам, автомобильным трактам и рекам на Север.

Северный морской путь сыграл решающую роль в развитии районов крайнего Севера. Так, например, освоение Карского моря дало возможность создать в

1929 г. новый промышленный центр и порт — Игарку. Сюда за экспортным лесом ежегодно идут десятки транспортных судов. Развитие речного транспорта по Енисею и Оби оживило хозяйственную жизнь и культуру северных районов, тяготеющих к этим рекам. Освоение с 1933 г. плавания с запада в устье Лены, а в дальнейшем к устьям рек Хатанги, Анабара, Оленека, Яны, Индигирки и других рек вызвало развитие речного транспорта на этих реках, бурный рост хозяйства и культуры населения северных районов Якутии.

Если север Оби и Енисея связан с сибирской железнодорожной магистралью через эти реки, то север Якутской АССР не имеет такой связи с железной дорогой. Путь в эти районы очень сложен. С юга он лежит от Иркутска через Качугский и Жигаловский тракты к верхней мелководной части Лены или через р. Ангару до Заярска; затем по вновь построенному Ангаро-ленскому тракту к Усть-Куту и далее по Лене до Якутска и до устьев Лены, или от станции Б. Невер через так называемый Якутский тракт и далее до Якутска.

Путь к районам рек Яны и Индигирки еще сложнее. От Якутска идут к ним уже мелководные речные пути, примитивные зимние тракты, оленьи тропы. Стоимость завоза 1 т груза этим путем до Верхоянска составляет 2 500 руб.

Кратчайший и наиболее экономически выгодный путь к этим районам — это Северный Морской путь.

В районы Чукотки единственным является морской путь — он идет и с востока через Берингов пролив и с запада через северные моря. Низовья р. Колымы в настоящее время также обслуживаются Северным Морским путем.

Благодаря Северному морскому пути значительно изучены природные богатства Севера. Открыты тысячи месторождений полезных ископаемых, из которых многие имеют промышленное значение. Уже приступлено к эксплоатации ряда месторождений. Так, эксплоатируется крупнейшее в СССР месторождение плавикового шпата в Амдерме, идущего на нужды черной металлургии, химии и других отраслей промышленности. Ежегодная добыча плавика доходит до 15 тыс. *т* и может быть в случае надобности значительно повышена. Строится крупный промышленный комбинат на открытых полиметаллических рудах Норильска, а от Норильска до Дудинки проведена первая на Азиатском Севере железная дорога. Приступлено к эксплоатации ценных ископаемых в верховьях Яны и Индигирки, передано для промышленной разведки и эксплоатации открытое месторождение ценных ископаемых на Чукотке. Открыт ряд угольных месторождений, имеющих большое значение для северного морского флота. Сангархайское месторождение угля (в 339 *км* ниже Якутска) уже эксплоатируется и дает уголь для морского транспорта в бухту Тикси и удовлетворяет нужды речного транспорта.

Население Крайнего Севера за последние 10—12 лет увеличилось почти в 2 раза. Ныне среди народов Севера имеются не только охотники, рыболовы и оленеводы, но и промышленные рабочие, мастера, созданы местные кадры советской интеллигенции, имеются стахановцы во всех областях хозяйства. Здесь проводится огромная культурно-просветительная работа. Дети учатся в школах, в ближайшие годы будет полностью ликвидирована неграмотность среди взрослых, создана письменность на языках народов Севера.

Все эти огромные достижения в хозяйственном и культурном строительстве на Крайнем Севере теснейшим образом связаны с освоением Северного Морского пути. Превращение же этого пути в нормально действующую водную магистраль явится основой дальнейшего роста хозяйства и культуры Севера, где народы Севера, минуя стадию капиталистического развития, уверенно идут со всеми народами СССР к коммунизму.

* * *

Окончательное освоение Северного морского пути явится итогом уже проделанных огромных работ за последние годы и предстоящих работ в третьей пятилетии. Много ярких страниц вписаны советскими полярниками в историю нашей родины: челюскинская эпопея, завоевание Северного полюса, дрейф героической папанинской четверки, полеты по Сталинским маршрутам, дрейф ледокола «Седов» и др. То, что было не под силу капитализму на протяжении веков, разрешено большевиками в течение немногих лет.

Поход на ледоколе «Сибиряков» в 1932 г. от Архангельска до Берингова пролива является первым проходом в одну навигацию Северного морского пути. Эта победа советского народа была не случайной. Она была основана на длительной и планомерной работе по изучению Северного морского пути.

Неудачные попытки многих отважных исследователей пройти Северным морским путем, на протяжении почти четырех столетий до советской власти являются результатом того, что они носили разрозненный характер, арктические моря не изучались, опыт отдельных смелых исследователей не обобщался. Царское правительство не только не интересовалось освоением Северного морского пути, но и препятствовало этому делу.

Только при советской власти Север стал служить интересам народа. Уже в январе 1919 г. правительством была организована специальная комиссия по изучению Севера. Эта комиссия явилась основой для создания в дальнейшем Арктического института. С 1920 г. в Арктику ежегодно направлялись экспедиции для изучения отдельных морей, островов и территорий, прилегающих к Северному Ледовитому океану. До революции было лишь четыре полярных станции, а с 1923 по 1932 г., когда проведен был второй международный полярный год, организовано 12 новых полярных станций.

Большой опыт борьбы со льдами приобретен при освоении плавания с запада через Карское море к устьям Оби и Енисея и с востока в устье Колымы.

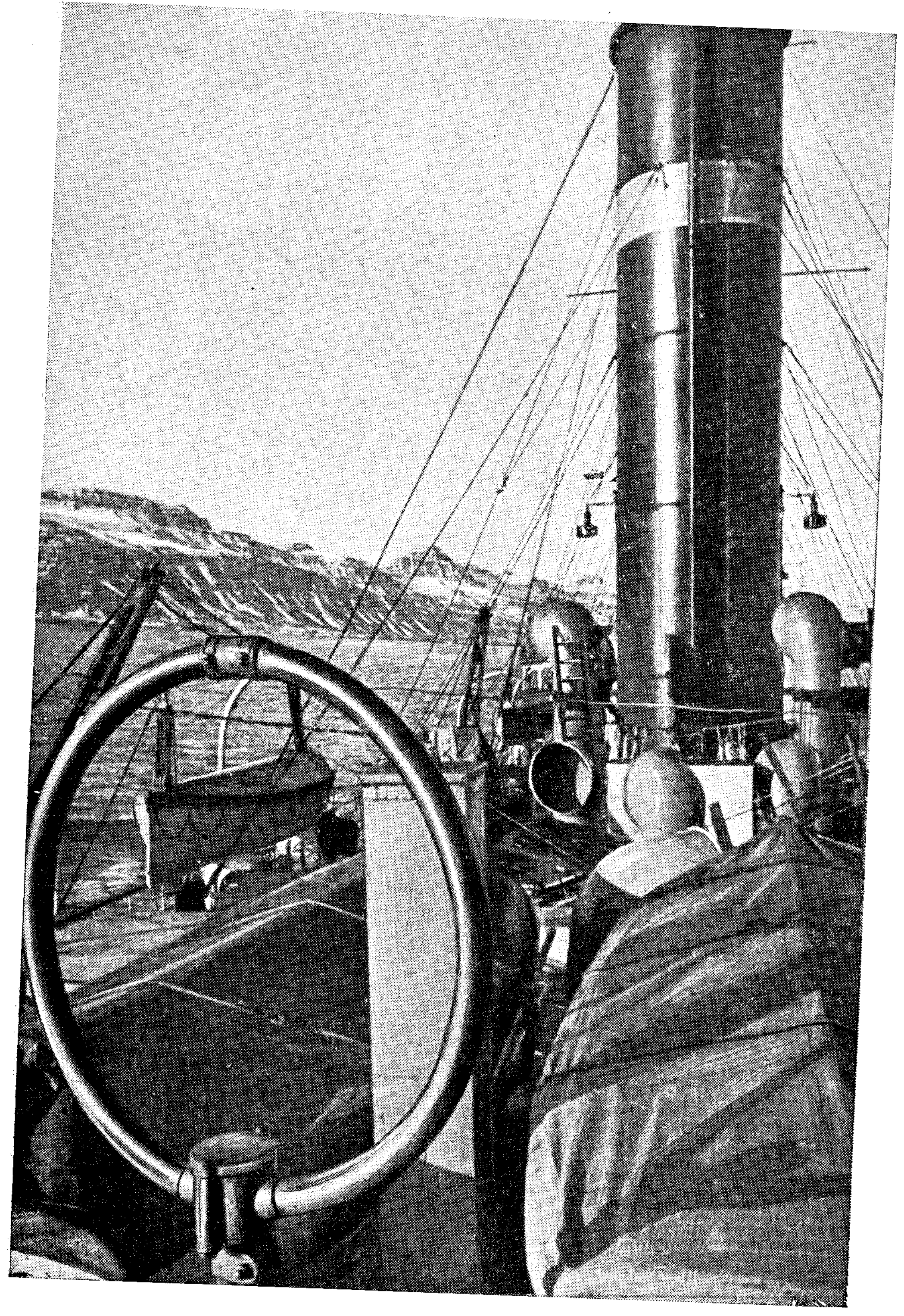
В середине XIX в. ученые называли Карское море «мешком со льдом». Однако и в XIX в. известны были смелые плавания по Карскому морю; в 1876 г. на Енисей этим путем были доставлены первые грузы. С 1912 г. через Карское море стали ежегодно проходить отдельные суда в устья Оби и Енисея для торговли с Сибирью, а с 1920 г., уже в советское время, открываются регулярные ежегодные рейсы через Карское море большого числа судов. Карские экспедиции впоследствии стали обслуживать почти исключительно экспорт леса.

В 1920 г. организуется Комиссия Северного морского пути при Сибревкоме [1]. В ее обязанность входило освоить Карское море для плавания в устья Оби и Енисея, чтобы вывозить сибирский хлеб, лес и другие товары в Европейскую часть СССР. Число плавающих через Карское море судов увеличивалось с каждым годом.

Издавна известен ряд плаваний в устье р. Колымы морским путем с Востока. В 1920—22 гг. в Колымском крае бесчинствовали белогвардейцы. С установлением Советской власти, колымские рейсы были с 1923 года восстановлены и расширялись с каждым годом. С 1927 г. суда с востока стали доходить и до устья Лены.

Чтобы окончательно освоить Северный морской путь и превратить его в нормально действующую водную магистраль, в 1932 году было организовано Главное управление Северного морского пути. Прошло несколько лет, и в постановлении СНК СССР от 29 августа 1938 г. устанавливается, что «прохождение за одну навигацию десятков транспортных судов по Северному морскому

[1] Впоследствии реорганизованная в акционерное общество «Комсеверопуть», входившее в состав Наркомвнешторга.



На борту ледокола «Ермак»

пути в 1934, 1935 и 1936 гг. доказало полную возможность регулярного плавания по Северному морскому пути». Только наличием зазнайства и самоуспокоенности среди работников Главсевморпути, а также вредительством пробравшихся в Главсевморпуть врагов народа объясняются неудачи навигации 1937 г., когда во льдах Арктики зазимовал ряд ледокольных и транспортных судов. В навигацию 1938 г. эти суда были выведены из льдов и план перевозок 1938 г. перевыполнен.

В течение второй пятилетки освоено плавание по Карскому морю, и рейсы в Игарку, называвшиеся экспедициями, стали обычными нормальными рейсами; осуществлялось регулярное плавание в бухту Тикси и устье Колымы; сквозным рейсом проходили суда с запада на восток и с востока на запад. Перевозки по Северному морскому пути за 44 года — с 1876 по 1919 — составили лишь 55,2 тыс. *т*, а за годы 1933—1938 — более 1 млн. *т*.

За годы второй пятилетки в хозяйство Главсевморпути вложено 451,7 млн. руб., из которых 4/5 затрачено на транспорт и отрасли, непосредственно с ним связанные. Всего же по бюджетным ассигнованиям затраты по системе Главсевморпути составили за 5 лет — 922,5 млн. руб. Численность работников достигла почти 30 тыс. человек.

Чтобы подготовить базу для окончательного освоения Северного Морского пути, нужно изучить трассу в гидрографическом и гидрологическом отношении. Пока что проведена общая рекогносцировка пути. Для нужд мореплавания изданы 50 новых карт, лоции Карского моря и подготовлены к печати лоции других морей. Установлены в важнейших пунктах 11 маяков и 115 огней.

Созданы портовые устройства с небольшим причалом на острове Диксон, являющемся основным пунктом бункеровки на трассе в западном секторе Арктики, и сделаны некоторые приспособления для погрузочно-разгрузочных работ в бухтах Тикси и Провидения. В этих же пунктах созданы угольные базы для бункеровки судов. Проделана значительная работа по изучению угольных месторождений. Кроме Шпицбергенских угольных рудников, снабжающих углем суда Северного морского пути в Мурманске, действуют Сангархайские угольные копи в Якутской АССР, дающие уголь в Тикси (бункеровочная база в центральной части трассы); открыто угольное месторождение в бухте Угольной.

За годы второй пятилетки число полярных станций доведено до 57 и наблюдениями станций охвачены все основные пункты трассы Северного морского пути. Полярные станции регулярно дают сводки о состоянии погоды и направлении ветров морским судам и самолетам. Папанинская дрейфующая станция «Северный полюс» раскрыла тайны центрального полярного бассейна и имела крупнейшее значение в изучении льдов; большая работа проводится героической экспедицией на ледоколе «Седов», уже второй год дрейфующей во льдах Арктики.

Приступлено к организации ледовой авиаразведки, имеющей, как показал опыт 1937 и 1938 гг., большое значение в проводке судов.

С 1935 г. создается новый ледокольный флот: начата была постройка четырех мощных ледоколов и двух ледокольных пароходов. В 1938 г. вошли в эксплоатацию два крупных ледокола «И. Сталин» и «Л. Каганович». Ледокол «И. Сталин» принял уже участие в навигации 1938 г.; ледокол «Л. Каганович» уже работает во льдах Охотского моря; в 1938 г. вошел в эксплоатацию и ледокольный пароход «Дежнев».

Сейчас создается собственная ремонтная база — Мурманский судоремонтный завод, где будет ремонтироваться весь ледокольный и транспортный флот Главсевморпути.

С плаванием по Северному морскому пути тесно связан речной транспорт. За годы второй пятилетки протяженность эксплоатируемых Главсевморпути

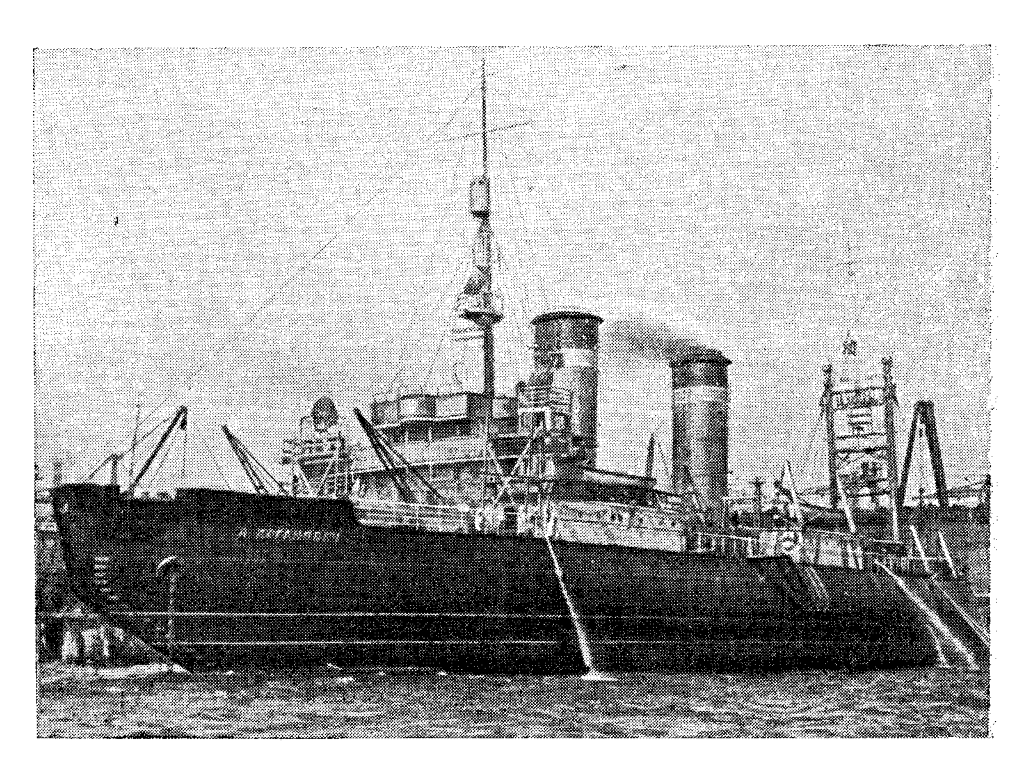
речных путей увеличилась с 4 414 *км* в 1933 г. до 13 518 *км* в 1937 г., т. е. более чем на 9 тыс. *км*. Впервые осуществлено плавание на пароходах по р.р. Пясина, Яна, Индигирка, Оленек, Анабар и организована транспортная эксплоатация этих рек; Дальстроем широко освоена р. Колыма.

Полярная авиация также тесно связана с операциями по Северному морскому пути. Ею освоено 12 257 *км* воздушных путей, созданы авиалинии Тюмень—Салехард, Красноярск—Игарка, Игарка—Диксон, Игарка—Нордвик, Якутск—Тикси. Первые две, как нормально действующие, были в 1938 г. переданы в ведение Гражданского воздушного флота.

Проделав во втором пятилетии большую работу по освоению Северного морского пути, Главное Управление Северного Морского пути не решило ряд основных задач, без чего невозможно нормальное действие магистрали. Главное Управление не организовало систематического изучения трассы. Вредители, засевшие в Гидрографическом управлении и Арктическом институте, направляли экспедиции в известные уже части трассы, оставляя неизученными наиболее трудные участки. Не было организовано поисков и разведок на уголь на побережьи, не создано прочных угольных баз по трассе, ледокольный и речной флот эксплоатировался на износ, служба ледовых прогнозов не была организована. Существеннейшим недостатком в работе Главного Управления являлось отсутствие перспективного планирования, как в области научной работы, так и хозяйственной деятельности.

Недостатки в работе Главсевморпути и последствия вредительства в его системе должны быть полностью ликвидированы.

* * *



Новый ледокол «Л. Каганович»

Превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль — это значит привести его в такое состояние, чтобы в любую навигацию могли по нему пройти в нужном для народного хозяйства и обороны страны направлении необходимое число морских судов.

Что для этого требуется?

Для осуществления этой задачи необходимо полностью изучить в гидрографическом и гидрологическом отношении трассу Северного морского пути и подходы к устьям северных рек; обставить путь навигационными знаками; хорошо поставить службу погоды и ледовые прогнозы; обеспечить в широких масштабах ледовую авиаразведку; оснастить путь необходимым ледокольным флотом, создать для него ремонтную базу; построить порты в основных пунктах Северного морского пути и создать надежные угольные базы; обеспечить нормальную эксплоатацию речных путей, смыкающихся с Северным морским путем.

Третий пятилетний план по Главсевморпути, в разработке которого должны принять участие все работники системы, должен предусмотреть все мероприятия, обеспечивающие превращение Северного морского пути в нормально действующую магистраль. Ниже мы освещаем основные моменты предварительного плана третьей пятилетки Главсевморпути.

План намечает переход от рекогносцировочных к систематическим и подробным гидрографическим работам. План сосредоточивает внимание на узловых участках трассы — проливы, мелководные районы и т. д., чтобы к концу третьей пятилетки обеспечить безопасную проводку судов с глубокой осадкой. Большая исследовательская работа будет проведена в Карском море — от острова Диксон до пролива Вилькицкого с обследованием вариантов прохода через архипелаг Норденшельда; далее должен быть детально исследован участок от пролива Вилькицкого до дельты реки Лены и пролива Дм. Лаптева, обследован путь через пролив Санникова и проведены другие работы, полностью освещающие трассу Северного Морского пути. Для судовождения должны быть изданы исчерпывающие карты и лоции отдельных морей.

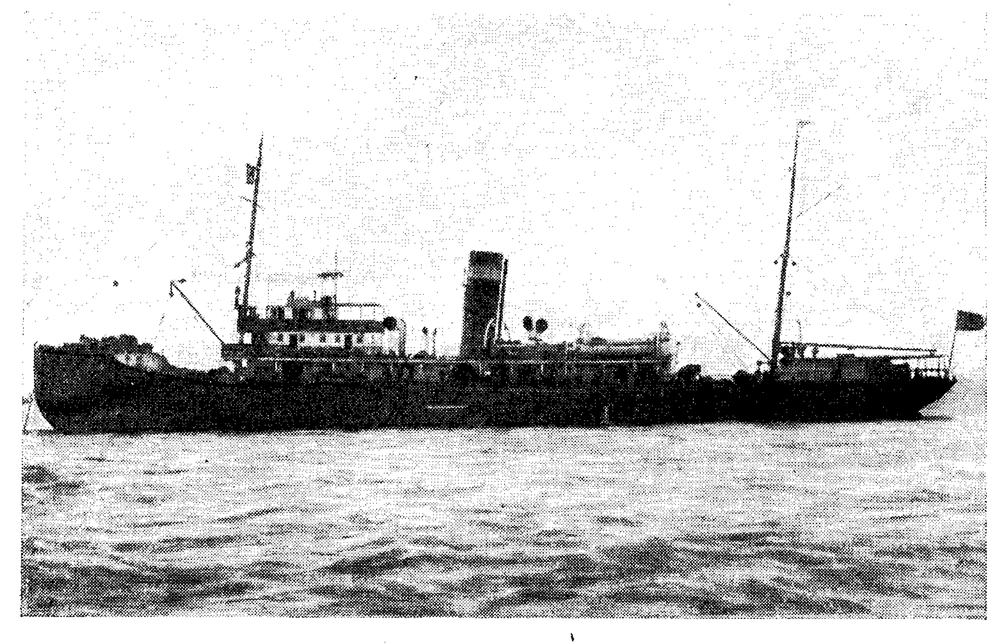
Трасса Северного морского пути на всем своем протяжении должна быть обставлена навигационным ограждением — маяками, световыми огнями и сетью туманной сигнализации.

Надо изучить также гидрологию морей. В итоге исследовательских работ в области морской гидрологии трасса Северного морского пути в 1942 г. должна быть обеспечена нормально действующей и полноценной в научном отношении службой долгосрочных и краткосрочных ледовых прогнозов, навигационными пособиями по морским проливам и пособиями по течениям важнейших морских проливов трассы (пролив Вилькицкого, пролив Дм. Лаптева, пролив Санникова и Берингов пролив).

Планом намечено провести работу по геофизике, чтобы обеспечить ледовые прогнозы данными аэросиноптических и климатических условий морей Советской Арктики и прилегающих к ним районов. Надо обеспечить морскую и воздушные трассы климатическими и геомагнитными сведениями, а службу связи — необходимыми геофизическими данными.

Во втором пятилетии построено было большое количество полярных станций и в этой области основное уже сделано. В третьем пятилетии предстоит организовать семь новых полярных станций и упорядочить существующую сеть. Большее внимание должно быть уделено радиосвязи — надо установить прочную радиосвязь по всей сети полярных станций и радиоточек. В частности намечено создать четыре новых радиоузла.

В третьем пятилетии полностью войдут в эксплоатацию четыре мощных ледокола (ледоколы «И. Сталин», и «Л. Каганович» уже действуют, в 1939 —



Ледокольный пароход «Садко»

1940 гг. войдут в действие ледоколы «В. Молотов» и «О. Шмидт») и два ледокольных парохода, что удвоит мощность ледокольного флота Главсевморпути. Северный Морской путь будет таким образом полностью обеспечен ледокольным флотом для проводки необходимого числа судов.

В 1940 г. заканчивается строительство Мурманского судоремонтного завода. Ряд цехов завода уже пущен в действие в 1938 г. Будет создана таким образом ремонтная база для северного флота.

Важнейшим звеном в превращении Северного морского пути в нормально действующую магистраль является строительство портов. Это звено сейчас — наиболее отсталый участок. Мы должны иметь такие порты, которые могли бы без задержек забункеровать углем проходящие суда, произвести погрузку и разгрузку судов. В навигации прошлых лет мы имели немало случаев простоя судов на острове Диксон, в бухте Тикси.

Дороговизна строительства в условиях Арктики и необходимость постройки портов в краткие сроки требуют максимального упрощения строительства, сохраняя при этом полную надежность и безотказность работы портовых устройств. И здесь большое поле деятельности для проектировщиков.

В третьем пятилетии намечено строительство трех основных портов — Диксон, Тикси, Провидение. Кроме того предусмотрено строительство порта в бухте Кожевникова, откуда будет итти соль на Дальний Восток и в Мурманск, а также строительство ряда запасных угольных площадок. Суда в Мурманске и Архангельске будут снабжаться шпицбергенским углем, порт на острове Диксон — норильским углем, доставляемым по железнодорожной ветке Норильск—Дудинка и далее по реке Енисею. Кроме того ведутся разведки на уголь в районе западного Таймыра в непосредственной близости к острову Диксон. Порт в бухте Тикси будет снабжаться, как и ныне, углем Сангархайских угольных копей. При этом добыча на копях механизируется, мощность рудника должна достигнуть 100 тыс. т. Порт в бухте Провидения предполагается снабжать углем с бухты Угольной, где намечено строительство угольного рудника, который обеспечит топливом не только суда Северного морского пути, но и нужды Камчатки.

Порты должны быть снабжены необходимым рейдовым флотом для всех по-

грузочно-разгрузочных операций. Кроме того для порта в бухте Тикси необходимо создать каботажный флот для перевозки грузов к устьям рек Яны, Индигирки, возможно, Колымы и др. Каботажный флот будет нужен и для портов Диксон и Провидение.

Одним из важнейших мероприятий в третьем пятилетии явится организация надежной ледовой разведки по всей трассе Северного Морского пути. Для этого намечено создать по всему побережью Северного Ледовитого океана сеть аэродромов и баз, обеспечивающих постоянную разведку льдов — за месяц до открытия навигации и заканчиваемую уже после навигации.

Кроме авиаразведки Управление полярной авиации Главсевморпути должно привести в нормальное состояние эксплоатируемые авиалинии Игарка—Диксон, Игарка—Нордвик и Якутск—Тикси, обеспечить эпизодические полеты в районы Арктики и организовать перелеты по специальным заданиям правительства. Для этого полярная авиация должна быть укреплена самолетным парком, ремонтными базами. Необходимо подготовить наиболее квалифицированных летчиков для полетов в условиях Арктики.

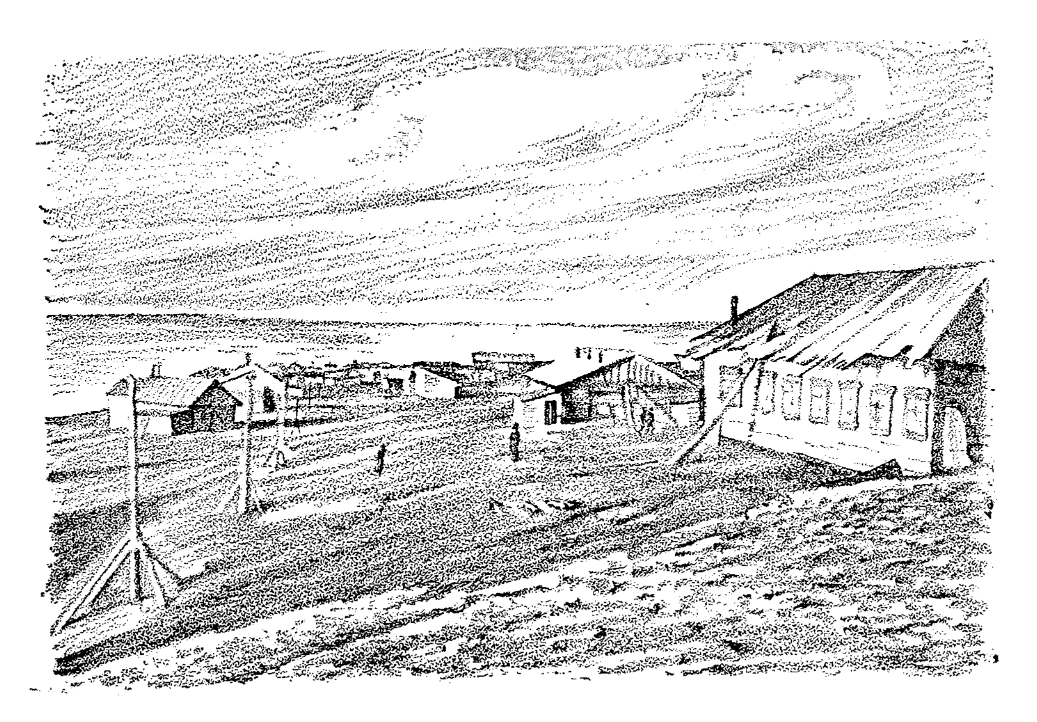
Все эти мероприятия дадут возможность резко увеличить грузооборот по Северному морскому пути; увеличится завоз потребительских товаров, стройматериалов, оборудования для растущего хозяйства Севера; обратными рейсами транспортные суда вывезут из районов Арктики нордвикскую соль на Дальний Восток, лес из Игарки в Мурманск, рыбу с Дальнего Востока в Европейскую часть СССР и т. д. Благодаря большому повышению полезного действия транспортных средств себестоимость перевозок, включая ледокольное и авиаобслуживание, значительно снизится.

Задача речного транспорта — закрепиться на уже освоенных реках — Енисее, Лене, Яне, Индигирке, Колыме и др. и развить на них грузооборот. Намечено освоить ряд новых рек, тяготеющих к Северному морскому пути,— Хатангу, Алазею, Омолой и Анадырь с общей протяженностью в 2 100 км. Речной транспорт в ближайшие годы должен перестать быть узким местом, он должен полностью обеспечить подвоз топлива и других грузов к портам и угольным базам, а также завоз грузов, поступающих с Северного морского пути.

Планом Главсевморпути намечается завершить по рекам гидрографические изыскания, составить судоходные карты, построить на этих реках простейшие гидротехнические сооружения, обеспечивающие безопасность судоходства по ним. На реке Лене вблизи Якутска намечено строительство речного затона с мастерскими, где будет производиться отстой и ремонт ленского флота. Кроме того для среднего ремонта должны быть построены небольшие отстойные пункты на р.р. Яне и Индигирке, грузооборот по которым бурно растет. На других реках предполагается устроить небольшие отстойные пункты для зимовки речных судов.

Рост грузооборота по всем рекам на 1942 г. намечен более чем в два раза по тоннажу и на 88% по тонно-километровой продукции. Развитие грузооборота, вызываемое ростом производительных сил северных районов, потребует значительного пополнения речного флота самоходным и несамоходным флотом. В связи с этим Главсевморпути предполагает организовать в третьем пятилетии базу собственного судостроения по мелкому металлическому флоту.

Значительно должна вырасти угольная промышленность. Планом намечены также разведки на уголь в западном Таймыре, в западной части Пай-Хоя, в низовьях р.р. Оленек и Лена и на Анадыре. Одновременно начаты уже и будут продолжаться в третьей пятилетке разведочные работы на нефть в районе Нордвика и Усть-порта, чтобы установить промышленное значение этих месторождений, а также поиски нефти в районе Синькина Носа к западу от Пай-Хоя, в низовьях р. Лены и на Анадыре. Все эти работы усилят местную топливную базу по трассе Северного морского пути, а выявление угля и нефти в районе



Бухта Тикси

Пай-Хоя будет иметь общесоюзное значение, так как обеспечит этими видами топлива Европейский Север.

В системе Главсевморпути имеется и еще ряд других отраслей хозяйства. Планом намечено развить добычу плавикового шпата в Амдерме (до 18 тыс. т.) и продолжить разведку месторождения. Крупные работы намечены по Нордвику. Имеются сведения о том, что поиски в районе бухты Кожевникова выявили наличие соли. Крелиусное бурение выявило на глубине 250 м массив соли; на протяжении 200 м найдено до 40 м пластов соли, пригодных для добычи. Это еще не дает прямой уверенности в том, что именно в точке произведенного бурения возможно будет строительство рудника. Но можно полагать, что дальнейшими разведками в 1939 г. будет установлена возможность строительства рудника и в 1942 г. можно будет дать для вывоза на Дальний Восток 50 тыс. т соли.

План геологоразведочных и поисковых работ предусматривает поиски в Арктике ценных ископаемых, разработка которых имеет особо важное значение для страны. Будут проведены поиски на вольфрам, олово, золото, молибден и др. Большие работы намечены по геологической съемке Арктики, целиком возложенной на Главсевморпуть. В первую очередь будут производиться работы, связанные с прибрежной полосой, в районах осваиваемых рек и на участках промышленных строек.

Необходимо создать на Севере также и собственную продовольственную базу (продукты животноводства и овощи) для предприятий Главсевморпути. Для этого в районах непосредственной деятельности Главсевморпути должны быть созданы совхозы, животноводческие фермы, тепличное и парниковое хозяйство (Игарка, Диксон, бухта Тикси, бухта Провидения, Верхоянск и др.). Большое внимание должно быть уделено тепличному хозяйству при полярных станциях и на отдельных зимовках, чтобы обеспечить зимовщиков зеленью как противоцынготным средством.

Советская торговля является одним из важнейших рычагов в развитии производительных сил Крайнего Севера и повышении товарности местного промыс-

лового хозяйства. Деятельность Главсевморпути в области торговли ограничивается в настоящее время лишь районами непосредственно связанными с Северным морским путем — шестью северными районами Якутской АССР и Чукоткой.

Предстоят большие работы по созданию складской сети. Надо улучшить и расширить существующую торговую сеть. В связи с дальнейшим ростом доходов и благосостояния населения общий объем товарооборота намечено увеличить в 1942 г. на 90% по сравнению с 1937 г.

Планом предусмотрено развить пушное хозяйство: организацию пяти промыслово-охотничьих станций в наиболее отдаленных районах Севера, перевооружение песцового и беличьего промыслов, значительный рост пушнозаготовок и т. д.

В ведении Главсевморпути остались пять культбаз. В третьем пятилетии предполагается значительно укрепить эти базы.

* * *

Выполняя задание партии и правительства, необходимо резко повысить качество работы всей системы Главсевморпути, подобрать и подготовить кадры.

Товарищ Сталин учил нас, что «Победа никогда не приходит сама,— ее обычно притаскивают»[1]. В своем постановлении «Об улучшении работы Главсевморпути» от 29 августа 1938 г. СНК СССР отметил, что: «На организационную сторону работы в Главсевморпути не обращалось должного внимания. Имеется ряд фактов бесхозяйственности и прямых хищений в органах ГУСМП, нет должной финансовой дисциплины». Это указание правительства каждый работник Главсевморпути должен помнить, чтобы не повторить этих ошибок в дальнейшем.

Известно, что со времени организации Главсевморпути функции его чрезвычайно расширились. На Главное управление Севморпути были возложены функции торговли, пушного хозяйства, развития сельского хозяйства, оленеводства и всех видов транспорта в зоне севернее 62° параллели в Азиатской части СССР и на островах Европейской части Союза. В системе Главсевморпути насчитывалось свыше 20 отраслей хозяйства.

Коренным образом изменилось положение к 1938 г. В своем постановлении СНК СССР отметил, что: «Образование за последние годы ряда новых областей в северных районах, с достигнутым уже здесь укреплением советского аппарата, позволяет организовать хозяйственное и культурное обслуживание населения этих районов с освобождением Главсевморпути от этих задач».

В соответствии с этим правительство освободило Главсевморпути от ряда не свойственных ему функций в наиболее освоенных районах, передав их соответствующим наркоматам и местным органам. Главное управление Севморпути полностью освободилось от работы на Обском Севере, а в последнее время и на Енисейском Севере. В области торговли и пушного промысла в ведении Главсевморпути осталась работа в семи районах Якутской АССР и на Чукотке. Все внимание Главсевморпути сосредоточено на его основной задаче, на задаче освоения Северного морского пути и скорейшего превращения его в нормально действующую транспортную магистраль, осуществлению чего должны быть подчинены в системе Главсевморпути и научно-исследовательская деятельность и работы по созданию надежной материально-технической базы Северного Морского пути.

Одновремено с передачей множества предприятий другим органам проведена была значительная организационная перестройка аппарата Главсевморпути.

[1] Из доклада товарища Сталина на XVII съезде ВКП(б).

В постановлении СНК СССР особое внимание уделено кадрам. «Подбору и проверке работы руководящих кадров,— говорится в постановлении,— в системе Главсевморпути не придавалось нужного значения; между тем, наряду со всемерной поддержкой самоотверженных работников Арктики, Главсевморпути обязано было принять серьезные меры к очищению своих органов от авантюристических, чуждых элементов». «Все это,— говорится далее,— облегчило враждебную работу пробравшихся в органы Главсевморпути вредителей, тем более, что до последнего времени должной борьбы с последствиями вредительства не велось». Постановление предусматривает ряд мероприятий по укреплению системы Главсевморпути новыми кадрами.

За 1938 г. и истекшие месяцы 1939 г. проведена большая работа по очистке системы Главсевморпути от враждебных, авантюристических и сомнительных элементов; в большой мере обновлены руководящие кадры; в систему Главсевморпути привлечено большое число новых проверенных кадров.

Однако эта работа далеко еще не закончена. Организационное укрепление Главсевморпути и подбор кадров являются и в дальнейшем одними из важнейших звеньев в осуществлении поставленных перед нами задач.

Подготовка и проведение навигации 1939 г. явится важнейшим этапом в окончательном освоении Северного морского пути. Навигация 1939 г. явится также экзаменом для Главсевморпути на организованность и большевистскую дисциплину во всей системе. Она покажет также насколько ликвидированы в нашей системе последствия вредительства. Наша задача — обеспечить образцовую подготовку к навигации и провести ее организованно.

Советские полярники окружены вниманием и заботой партии, правительства, всего советского народа. Исключительное внимание уделяют Главсевморпути лично товарищи Сталин и Молотов. Это обязывает полярников ко многому. Мы должны выполнить в срок задание партии и правительства — превратить Северный Морской путь в нормально действующую водную магистраль страны.

■ ■ ■

Н. ЖУКОВ
Штурман полярной авиации

ОПЫТ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ

Полярная авиация не сразу завоевала себе ведущее положение в морских операциях. Долгое время многие моряки не верили в практическую полезность авиации и нередко в полетах самолетов видели для себя «обузу». Моряков страшила возможность поворотов с своего курса,— было недоверие к авиаразведке.

Проф. Визе в своей книге о плавании на «Литке» написал:

«Днем 30 августа я был неприятно удивлен, заметив, что пилоты возились около стоявшего на юте самолета. Очевидно они готовились лететь в ледовую разведку. Но к чему она? Распределение льдов отражалось на небе, как в зеркале, и эта небесная карта явно указывала нам нужный путь».

Некоторые моряки не раз говорили:

— Заведете Вы нас куда-нибудь, а потом нам расхлебывать.

Но время шло. Моряки все более и более убеждались в ценности самолетной разведки, увидели, что с появлением самолетов в Арктике они получили мощное оружие, обеспечивающее успешное плавание во льдах.

ЗАВОЕВАННОЕ ДОВЕРИЕ

Вспоминается очень тяжелый в ледовом отношении 1933 г. Впервые суда должны были пройти далее меридиана Диксона на восток. Этот год был начальным по ленским операциям. Проводилась 1-я Ленская экспедиция.

После длительных дебатов в кают-компании «Красина» морское командование как будто решилось поверить нашей авиаразведке и выйти в море рекомендуемым маршрутом.

Положение было для нас — летчиков — абсолютно ясным. После выхода каравана с Диксона мы рассчитывали получить по радио с судов сообщение о их подходе к о. Русскому. Однако на следующий день мы получили телеграмму, сообщающую о том, что караван застрял в тяжелом льду. Оказывается, нам все же не поверили в существование благоприятного судового хода, и командование повело караван ранее намеченным маршрутом.

Лететь снова в этот район и смотреть второй раз то, в чем мы были уверены, было бы бессмысленным. Мы вторично подтвердили координаты. Но даже после вторичного подтверждения командование упорствовало в своем решении.

Спор разрешился весьма неожиданно. В арьергарде каравана шел «Сибиряков». Капитан его решил самостоятельно выйти на судовой ход, указанный авиаразведкой. Его радио дипломатически замолчало. Сердитые окрики флагмана «Сибиряков» не принимал до тех пор, пока судно не вышло в разведанную нами полынью. Тогда немедленно радио «Сибирякова» заговорило. Капитан «Сибирякова» удивленно запрашивал флагмана, зачем ему итти к нему в 10-балльный лед, когда он спокойно идет по чистой воде? Вскоре столь же

дипломатически замолчало радио флагмана. Курс каравана был изменен. «Вышли верную дорогу» — была заключительная фраза в телеграмме командования.

Как мало видят моряки с высоты капитанского мостика, авиаразведчики еще раз показали следующими своими полетами для проводки каравана 1-й Ленской экспедиции.

Оставив караван у о. Русского, «Красин» пошел прямым курсом в пролив Вилькицкого. Ледокол не знал о весьма благоприятных для его плавания ледовых условиях в 15 милях от его курса. На своей бесцельной разведке «Красин» потерял один винт.

Наш полет исправил курс экспедиции. С помощью ледокольных пароходов караван за сутки пришел к м. Челюскина.

1933 год был, пожалуй, годом переломным. После него доверие к авиаразведке необычайно возросло. Авиация точно установила, что ключом к успешности Ленских экспедиций нужно считать треугольник о. Русский — острова Краснофлотские — м. Челюскина. Это утверждение, высказанное в 1933 г., останется в силе на долгие годы.

Работать стало лучше. Особенно радовало то, что многие капитаны, быстро изменив курс корабля, потом присылали телеграммы: «Сделано как по расписанию».

УЧИМСЯ РАСПОЗНАВАТЬ ЛЬДЫ

Работа перестала быть такой «академической», какой она была раньше. Изучая ледовую обстановку, мы смотрели теперь не только за геометрическим расположением льдов, но учились видеть в них конкретного «врага» мореплавания, учились различать качественную сторону льдов.

Летчики стали внимательнее относиться к температурам воды и воздуха, научились разбираться в ветровых режимах и режимах течений. Мы, конечно, не можем претендовать на научную разработку этих вопросов. Авиаразведчики — люди практики и работают для практических целей. Однако опыт накапливается и будет все более накапливаться. Люди науки, обобщая его, смогут внести много интересного и ценного в такую малоразработанную область знаний, как наука о льдах.

Не помню, в каком году мне пришлось наблюдать любопытную картину с воздуха. Ледокольный пароход шел 10-балльным льдом, имея в непосредственной близости большие поля льда 7—8 баллов. На мой вопрос, почему пароход не идет льдом меньшей мощности, последовал ответ: «Там пробовал, мне 10-балльным итти легче, там лед более крепок, мне его приходилось форсировать, а здесь иду 3 узла».

Другой случай: «Седов» находился у островов Белухи. Мы провели для него тактическую разведку, т. е. разведали обстановку для скорейшего выхода ледокола из льдов. В полете трудно различить ход корабля. Но положение его курса меня не устраивало. После рассказа о ледовом положении вокруг «Седова» я спросил капитана, почему он не меняет курса по рекомендуемому мною направлению. Ответ был убийственно оскорбительным: «Никуда не иду, жду часа отлива, после чего буду двигаться».

Я прямо растерялся. Да, но откуда же мне, никогда не плававшему на корабле во льдах, могло быть известно, что приливо-отливные течения играют такую большую роль в перемещении корабля. Теперь, если я не уверен, что корабль движется, обязательно спрашиваю: «Ждете смены течения?».

В вопросах определения качества льда нам пришлось не мало эксперементировать. Прежде всего, надо было подобрать такую высоту полета, чтобы и площадь осветить большую и качество льдов было отражено.

Существенная разница между кораблем и самолетом заключается именно в том, что разность высот у корабля и льда может равняться нулю, ну а у нас она довольно велика.

Все прекрасно понимают, что при очень большой высоте самолета вряд ли можно определить, чем покрыта крыша дома: соломой или железом? С самолета будут видны только прямоугольники домов и все. Несколько иначе обстоит дело со льдом. Чем выше, тем картина будет определеннее, т. е. видно будет только два цвета: черный — воды и белый — льда. Но никаких торосов, ропаков с высоты не разглядеть. А именно эти-то дополнительные данные и дают оценку качества.

Практика показала: для того, чтобы уравновесить два требования — осветить как можно большую площадь и определить качество льда,— надо найти некоторый условный, возможно индивидуальный для данного глаза, практический потолок.

Мой потолок — это высота в 600 м. На этой высоте я хозяин и полностью отвечаю за ледовую разведку.

ЛЬДЫ ЛЬДАМ РОЗНЬ

Количественное описание льда несложно. Существует спецификация, по которой и нужно оценивать те или иные льды. При описи льда нужно только соблюдать определенный, понятный для всех язык.

Если я говорю «лед мелко-крупно-битый», это значит, что мелкого льда больше, чем крупного, если «крупно-мелко-битый», то наоборот — крупного больше, чем мелкого, и т. д.

Сложнее дело с качественным определением.

Совершенно бесполезно смотреть на лед для качественной его оценки под большим углом. Глаз должен быть направлен близко к вертикали. Прежде всего следует внимательно приглядеться к характеру краев полей и мелких льдин. Края полей, подвергшихся высоким температурам, сильно источены, имеют ноздреватости и подводные языки голубоватого цвета при общем сером фоне льда. Края таких подтаявших полей не имеют резких прямых линий, они всегда размыты. На мелком льду это еще заметнее. Такой лед проектируется как купола подтаявшего снега, насыпанного на подводные голубоватые подушки. На поверхности подтаявшего льда имеются озера. Они очень часто образуют сквозные воронки.

Ропаки на подтаявшем льду совсем призрачны. Определяются они лучше всего по теням. Иногда их можно и не увидеть. Все зависит от того, как высоко в данный момент стоит солнце.

Формы торосов также своеобразны. На подтаявшем льду они имеют округлую форму. Правда, округлую форму торосов я видел и на трехметровом льду. Но такой лед разведывать не приходится, в плавании его встретить трудно.

Кстати, округлые торосы я видел при полете на Северный полюс после 85 параллели. Сказалась привычка. При полете на полюс я все-таки не выдержал и так, между делом, провел опись льда с фотографиями по всему маршруту от о. Рудольфа до посадки у полюса.

Старый лед, еще не подвергнувшийся воздействию высоких температур, различить значительно проще.

Во-первых, площадь его полей белоснежна. На этой белоснежной площади хорошо видны все наддувы и заструги. Они проектируются как гряда. Все ропаки, образовавшиеся еще в младенческом возрасте этого льда, в результате подвижек всегда окружены воронками из снега. Тени от ропаков отличаются вполне резкой определенностью, форма их остроконечна. Края полей прямолинейны. Если поля часто соприкасаются с соседними, получаются острые торосы.

Если в торосах мало снега и форма их резкая, то торошение было недавно. Если торосы внутри и снаружи завалены снегом — торосило давно. Никаких озер старый лед не имеет.

Труднее бывает определить молодой лед, образовавшийся при подвижках в старом льду. Чем больше его возраст, тем труднее его определить. Если он образован недавно и запорошен снегом, то цвет его будет значительно темнее старого. Если его возраст уже солидный, то наддувы и заструги на нем будут значительно меньше, чем на старом.

Мелкий лед, старый по возрасту, тоже хорошо очерчивается. Такой лед не имеет подводных языков. Отдельные льдины, просунутые в результате подвижек под соседние, конечно, не могут характеризовать степени воздействия температур.

Сало проектируется как полосы размокшего в воде снега.

Очень часто можно слышать разговоры о том, что фотография — это лучший способ документации качества льда. Однако сколько я ни пытался фотографировать льды с разных высот, но тем не менее снимки мне всегда не нравились.

Фотография не может заменить нормальный человеческий глаз. Глаз и стериоскопию дает и цветоощущение, а самое главное — он увязывает наблюдение с предвходящими обстоятельствами и сразу дает необходимый ответ.

В течение двух летних сезонов, я пытался создать несколько фотосерий, заснимая льды с разных высот, под разными углами к горизонту. Фотографии эти хотя и получались очень интересными, но ответа на вопрос об определении качества льда по снимку не дали.

Вместе с тем, при наличии подробной глазомерной съемки, фотографии могут существенно дополнить карту. Нужно только подробнее разработать методику правильной расшифровки таких фотоснимков.

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ И ТАКТИЧЕСКАЯ РАЗВЕДКА

Почти с первых дней существования полярной авиации моряки предъявляют к ледовой разведке два основных требования.

Первое требование — осветить площадь данного района до прихода кораблей. Эта разведка собирает материал, по которому командование устанавливает когда и где следует прокладывать пути кораблей. Важнейший элемент этой разведки — установление времени начала навигации в этом районе, определение театра предстоящих полетов. Эта разведка по времени, еще не связанная с практическим плаванием, и ее основное назначение — охватить весь район или море, указать слабые места в ледовом положении. Обычно полярные летчики называют ее стратегической разведкой.

Последующие полеты уточняют карты стратегической разведки уже во время навигации, когда корабли ведут бой со льдами, помогают решать вопросы форсирования отдельных перемычек, обходов полей, выхода и вхождения в тяжелые льды и т. д. Эта разведка сводится к разрешению частных задач помощи отдельному объекту — кораблю или каравану — и стала называться тактической разведкой.

Кроме того, полярные летчики следят за изменениями общей картины ледовитости данного моря. Эти данные, подытоженные по месяцам, дают материал для составления ледовых прогнозов, для научного изучения морей. Обычно такие глубокие полеты в районы, не имеющие непосредственного отношения к мореплаванию, называются службой наблюдения за льдами.

С началом навигации, после составления первых карт, работа авиации сосредотачивается, главным образом, в тех районах, где намечено прохождение судов и где суда могут встретить на своем пути существенные препятствия.

Как производятся эти разведки?

По получении задания от морского командования при стратегической разведке прежде всего устанавливается техническая возможность самолета для обзора заданного района одним полетом. Если охватить весь район одним полетом нельзя, разрабатываются два или несколько маршрутов, причем каждый из них должен перекрыть процентов на 25 предыдущие маршруты.

Моряки-командиры обычно определяют дальность действия самолетов путем простого деления запаса горючего на экономическую скорость самолета без учета навигационного запаса самолета. Это неправильно.

В нашей практике при дальних полетах бывают довольно неблагоприятные условия ветра, направленные навстречу. Как известно, воздушная скорость, т. е. скорость по отношению к той среде, в которой летит самолет, значительно отличается от путевой скорости, т. е. скорости по отношению к земной поверхности. Встречный ветер всегда забирает у нас часть скорости.

Чем ближе ветер к носу самолета, тем больше мы теряем в путевой скорости. При строго встречном ветре приходится его вычитать из путевой скорости машины. Для этих случаев введен термин навигационного запаса горючего, без которого самолет не имеет права летать в разведку. Этот запас должен быть не менее 25%.

Кроме того морское командование не всегда интересуется, как авиаразведчики составляют ледовую карту. Они не учитывают того, что неизбежный уход самолета с курса по ледовой кромке дает изломанную линию полета и сокращает район, который можно охватить наблюдением за один полет.

Если невозможно охватить район одним полетом, приходится разбивать весь район на отдельные участки, углы которых должны быть «привязаны» к определенным земным ориентирам. Эта «привязка» сильно облегчает документацию полета и ставит самолет в строго математическое положение по отношению к площади заданного района.

Наиболее ответственным является составление первой ледовой карты. Эта карта должна полностью ответить на вопросы о мощности и количестве льда, о его качестве и намечающемся распределении ледовых массивов. Такую карту ледовые разведчики составляют до подхода кораблей. Внимательно отмечаются предполагаемые ослабления в массивах, развитие полыней, по которым могут впоследствии пройти судовые ходы. Обычно эта работа требует нескольких полетов, при которых легко определить тенденции в развитии ледовой обстановки. Кропотливая работа при составлении первой карты всегда себя оправдывает. Вся последующая работа разведчика сводится лишь к наблюдению отдельных участков, подверженных быстрым изменениям в результате высоких температур, ветровых и прочих режимов.

Имея первую точно и правильно составленную ледовую карту и время от времени анализируя ее с учетом воздействия температур, ветра и течений, ледовый разведчик при некотором опыте может строить элементарные ледовые прогнозы. Свои предположения об изменении ледовой карты он уточняет последующими полетами.

В этих случаях полеты сводятся к простейшим наблюдениям. Приходится следить за перемещением основных массивов, изменяющихся только у кромок, за разрушением или созданием ледовых перемычек и отдельными новыми образованиями (скоплениями) льда под влиянием господствующих ветров.

Предусмотреть изменения, хотя бы основные, в ледовой карте района нелегко. Точность прогнозов во многом зависит от опыта летчика, его умения правильно взвесить и оценить все силы, изменяющие ледовую обстановку.

Между тем даже небольшие изменения в положении льдов, происходящие обычно за время, прошедшее между часом разведки и приходом сюда корабля,

иногда расцениваются моряками слишком сурово, а подчас даже вызывают недоверие к разведке. Стремясь побороть это недоверие, мы теряем очень много сил на производство полетов в местах, где они практически не так уж необходимы, и упускаем время для наблюдения за истинным нашим «врагом» — ледовым массивом.

ТЕХНОЛОГИЯ НАШИХ ПОЛЕТОВ

Очень важно для составления первой карты сделать полеты при наиболее благоприятной погоде и, конечно, лучше всего в ясную солнечную погоду. Это дает возможность полностью использовать тени на льду и прозрачность воды для качественной оценки льдов.

Имея максимально возможную высоту полета, самолет ложится на курс, выработанный еще на земле. Большая высота полета позволяет охватить полосу до 80—100 миль. При этом на пределе видимости в ясную погоду можно определить только наличие или отсутствие льда в данном районе, но ни его качество, ни его мощность.

Самолет, вставший на курс, обязан иметь измеренный в полете ветер. Тогда легко рассчитывать путевую скорость на любом курсе. В полете следует наблюдать за изменением ветра, что уточняет разведку.

Авиаразведчик — летчик или штурман — отмечает положение льда (пользуясь условными обозначениями и знаками) или на рабочей карте, или на специальном бланке.

Если встретятся льды малой мощности, отмечаются лишь границы, в которых этот лед держится. Нет особой необходимости (да и практически это сделать трудно) оценивать льды малой мощности на площадях меньших, чем 5 миль. Обычно в этих случаях отмечается только балльность «от и до». Такая оценка, повидимому, устраивает моряков, так как жалоб мы не получали.

Лед малой мощности редко занимает большие площади. Он бывает либо совершенно самостоятельным, либо является предшественником ледового массива. В первом случае при больших пространствах лед проектируется, грубо говоря, как сало, т. е. он располагается ветровыми полосами и по этим полосам легко судить о ветрах, бывших здесь в последнее время.

Предмассивный лед малой мощности занимает большие площади. Границы этой площади более четко оконтурены. Вполне уместна оценка его по всей 10-балльной шкале.

По мере приближения к массиву лед все больше и больше увеличивается по мощности. Увеличение балльности обычно предупреждает о близкой встрече с основным массивом.

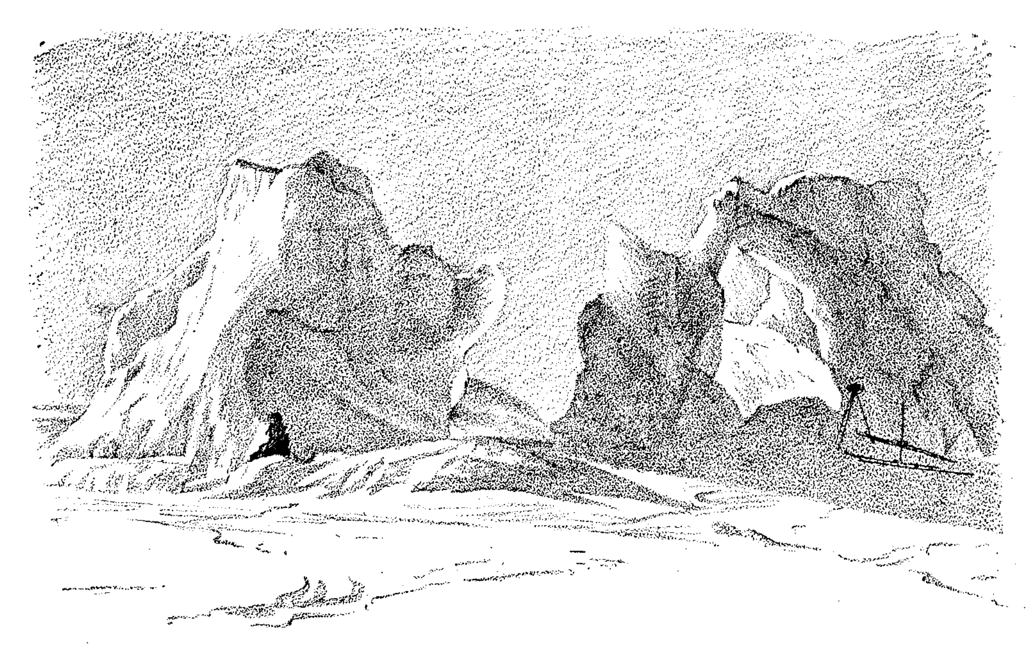
У кромок массива также не трудно заметить влияние ветра. При ветре «на массив» переход малых мощностей на крупные очень резок. При ветрах «с массива» такая же картина, но сильно вытянутая.

Предмассивному льду нужно уделять большее внимание. Надо обязательно указывать протяженность его до массива и направление кромки, что очень интересует моряков.

При встрече с массивом мы обычно изменяем курс по его границам. Дальнейший полет над льдами, вполне определенными, просто бессмыслен. А знание границ даст некоторое представление о геометрической фигуре массива.

Ясно, что лететь по кромке, полностью следуя ей, невозможно. Это вносит большие трудности в счисление. Ведь скорости у нас довольно большие, и однажды допущенная ошибка накладывается на весь маршрут, может свести всю работу к нулю.

Обычно авиаразведчики намечают как маршрут для себя прямую линию



Айсберги в бухте Тихой

вдоль кромки, выбирая в пределах видимости характерный ее изгиб. Все изменения отмечаются с этого курса. Таких отдельных прямых маршрутов бывает несколько. Их мы обязаны «привязывать» к земным ориентирам путем непосредственного пролета над ними. Ясно, что намеченный на базе маршрут несколько меняется. Положение кромки определяет и район и маршрут полета.

В стратегической разведке качество льда мы определяем путем контрольных потерь высоты несколько раз за все время полета. При такой разведке надо дать также и оценку берегового припая, тем более что припай занимает обычно довольно большие площади. Оторвавшись от берега, припай вносит существенные изменения в ледовую карту и нередко засоряет корабельные ходы. Естественно, что фиксируется также и положение проливов.

После ряда таких полетов составляется единая ледовая карта. Потом следить за изменениями в ледовой обстановке сравнительно легче.

Массив не может быстро разрушиться, не может быстро отдрейфовать из занятого им района. Поэтому наблюдения (последующие) ведутся в основном только за кромкой и за тем как ветер сбивает льды малой мощности.

В стратегических разведках может встретиться различная погода. Часто большие площади льда бывают покрыты густым туманом. Пролетая над этим туманом нельзя определить качества и количества льда. Но определить наличие воды всегда можно. Туман над водой всегда темный, а над льдом белый.

ЛЕДЯНОЕ И ВОДЯНОЕ НЕБО

Полярные моряки обычно придают некоторое практическое значение так называемому «водяному» и «ледяному» отблеску на небе. Однако для авиации эти приметы мало пригодны.

За годы работы в Арктике, я не раз пытался проверить правильность такого отблеска. Почти всегда, когда я ясно и определенно видел «водяное» и «ледяное» небо, впоследствии я горько разочаровался.

Вспоминается один случай из моей практики. Я вылетел для ледовой разведки в Карском море. Разведка была первой в сезоне. Пройдя о. Вайгач, я с большим удовольствием сообщил командиру самолета, что вижу совершенно

отчетливо ледяное небо. Пилоты со мной согласились. Действительно, горизонт имел ледяное небо. Велико же было наше удивление, когда мы убедились, что на месте, где мы ожидали встретить льды, лежали просторы чистой воды. Оптический обман создавался из-за низкого стояния солнца.

Очень часто туман в море приводит к мысли о ледяном небе.

Термины эти настолько неопределенны, что слова проф. Визе: «Распределение льдов отражалось на небе как в зеркале, и эта небесная карта ясно указывала нам нужный путь», повидимому, для авиации мало пригодны. Много раз мне приходилось проверять наличие воды или льда по таким признакам, и очень редко они себя оправдывали.

Отдельные сквозные лужи в 10-балльном льду при хорошей погоде дают столбы водяного неба. Думаешь, вот наконец-то, нашел чистую воду! А подлетишь — и нет ее.

САМОЛЕТЫ НА ПРОВОДКЕ КОРАБЛЕЙ

В тактической разведке требования, предъявляемые к авиации, совершенно иные. В этом случае самолет становится как бы глазами капитана, приподнятыми над кораблем. Разведке приходится охватить сравнительно небольшой по площади район около судна.

Если корабль, попавший в тяжелые условия, не может определить ледовую картину на своем маршруте и в стороны от него, он становится беспомощным. При этом легко допустить ряд ошибок и даже при благоприятной в общем ледовой обстановке оказаться в очень стесненном положении.

Летчики, лучше чем кто-либо иной, знают, что корабли, так же как и полярные станции, ограниченные высотами мачтовой бочки и пункта наблюдения полярной станции, нередко видят ледовое положение таким, каким им хотелось бы его видеть, а совсем не таким, каким оно есть на самом деле. Да и трудно им выяснить истину.

В 1935 г. полярная станция о. Белый долго сообщала о скоплении в море тяжелого льда. Без форсирования ледоколом такой лед казался не проходимым. А на самом деле тяжелый лед держался только у берегов, ширина его полосы была очень незначительной. Общая ледовая картина моря была весьма благоприятной, и плавание кораблей без ледокола не внушало опасений.

В этом же 1935 г. другая полярная станция, расположенная на о. Домашнем, у Северной Земли, долгие сроки сообщала о наличии в пределах видимости чистой воды. Между тем в открытом море ледовое положение было очень тяжелым.

Донесения полярных станций всегда учитываются авиацией и нередко могут быть ею использованы в большей степени, чем кораблями. Так, например, исходя из донесения полярной станции, вывоз в 1935 г. зимовщиков с о. Домашнего был осуществлен на морской машине. К этому острову ни в 1934, ни в 1935 г. ледоколы из-за тяжелого ледового положения подойти не смогли.

Вывод корабля из ледового окружения — это очень кропотливая работа, требующая почти всегда нескольких полетов. Качественная оценка дается при этом более подробно и тщательно, чем обычно. При такой разведке особенно необходимо писать донесения хорошим простым, понятным языком. Надо тщательно описывать всю ледовую картину, со всеми даже мелкими на первый взгляд деталями.

С максимальной точностью следует определять качество льда. Нет необходимости сообщать кораблю, что́ у него о́сталось позади (если он этого не просит). Летчик передает кораблю только то, что может облегчить его положение, только то, что открывает ему ход вперед.

Прежде всего самолет устанавливает с воздуха генеральный курс корабля,

по которому он может выйти в рекомендуемый участок. Далее начинаются поправки на этот курс. Внимательно осматриваются наиболее выгодные для корабля обходы отдельных полей, скоплений и т. д. Бывали случаи, что прежде выхода на генеральный ход мы рекомендовали кораблям изменить курс буквально на 180°, и только таким обходным маневром суда выходили на правильный курс.

По всему рекомендуемому маршруту надо давать описание, под каким бортом следует оставить то или иное поле, что́ судно встретит после обхода поля, какие приметные ориентиры лежат по маршруту и т. д.

К сожалению, действие самолетов сильно связывается погодой. Вылет с базы не всегда удается приурочить к часу, наиболее выгодному для корабля. Практически бывает невозможно корректировать ход корабля точно в час приливо-отливных течений.

При тактической разведке высота полета обычно бывает не более 400—500 м. С этой высоты качественную сторону льдов определить очень легко.

Помимо работы по вызовам летчики обычно обслуживают тактической разведкой все корабли, которые встречаются на маршруте их стратегической разведки. Бывали случаи, что корабли, видя самолет, кружащий над ними, не понимали желание авиаразведчика дать им ледовый обзор и упорно не вступали с ним в связь. Теперь такие случаи довольно редки. Однако весь объем и сложность работы авиаразведчиков остаются еще мало известными среди полярников. Находятся еще такие полярные специалисты, которые со страниц журнала «Советская Арктика» (смотри статью Г. Алексеева, журн. № 8 за 1938 г.) утверждают, что наша полярная авиация летает берегом да и то по настроению пилотов и «утюжит» никому ненужные маршруты. Таких «ученых» можно только пожалеть. Они, вежливо говоря, отстали от жизни.

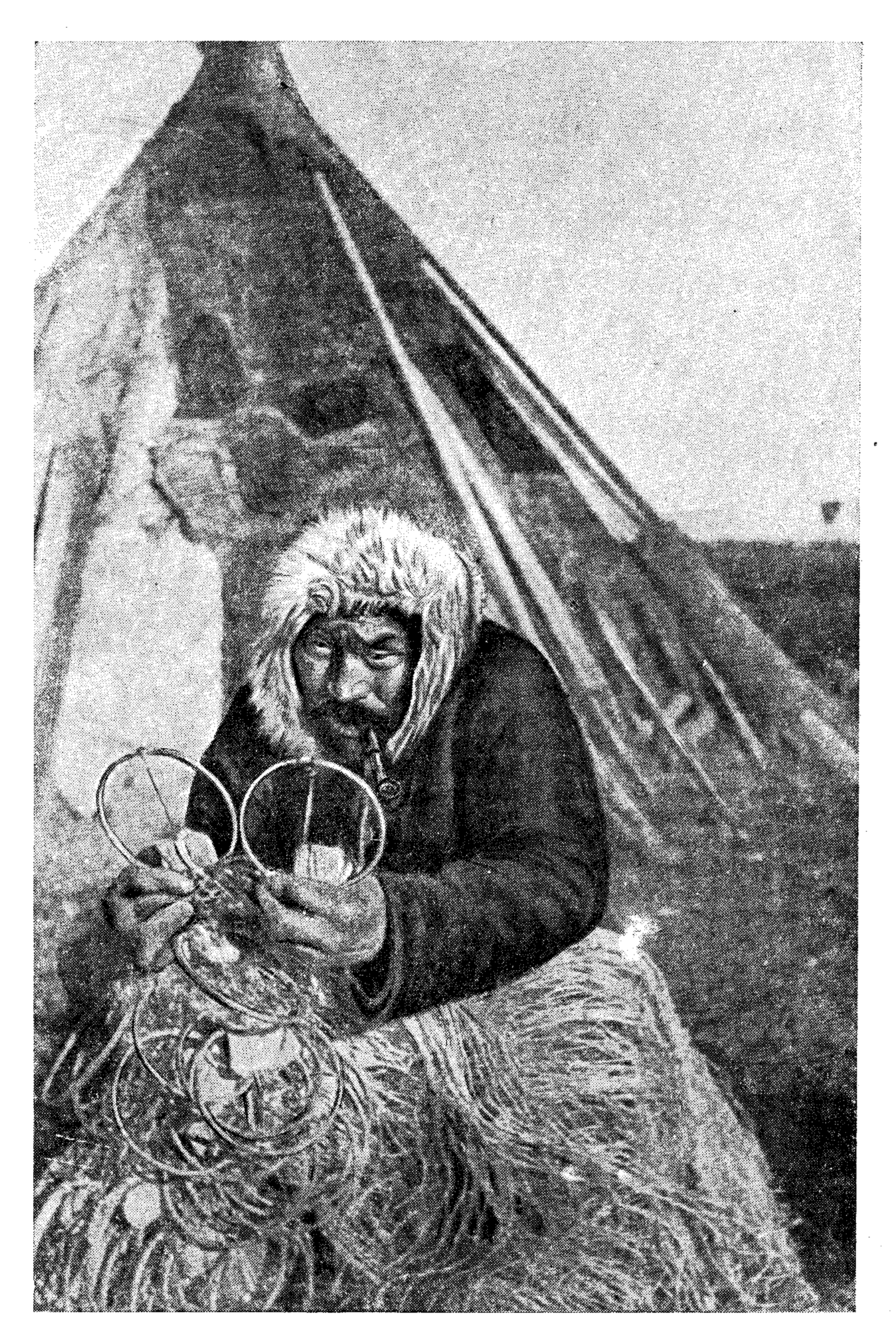
★ ★ ★

Ледовая авиаразведка — дело молодое и новое. Опыт авиаразведчиков пока еще остается личным достоянием каждого, он не собран, не обобщен, не выверен коллективным опытом.

Может быть, некоторые моряки и мои товарищи по работе найдут кое-что спорное и в том небольшом опыте, о котором я рассказал в этой статье. Что же, в спорах рождается истина. Не споры страшны, а закостенение, отсутствие движения вперед.

Мы всегда должны помнить, что товарищ Сталин призывает нас бороться за процветание подлинной революционной науки, «той нау́ки, люди которой, понимая силу и значение установившихся в науке традиций и умело используя их в интересах науки, все же не хотят быть рабами этих традиций, которая имеет смелость, решимость ломать старые традиции, нормы, установки, когда они становятся устарелыми, когда они превращаются в тормоз для движения вперед, и которая умеет создавать новые традиции, новые нормы, новые установки». (Из речи товарища Сталина на приеме в Кремле работников высшей школы 17 мая 1938 г.).

■ ■ ■



За починкой рыболовной сети (залив Кожевникова).

Б. ИВАНОВ

ОБ ИЗУЧЕНИИ СЕВЕРНЫХ МОРЕЙ

В решении по докладу т. Молотова о Третьем пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР XVIII съезд ВКП(б) совершенно четко определил нашу работу на Северном морском пути в третьей Сталинской пятилетке.

Знаем ли мы весь морской путь от Мурманска до Берингова пролива и далее до Владивостока, знаем ли детально моря, составляющие этот путь?

К сожалению, дать удовлетворительный ответ мы не можем. Изучить Северный морской путь — значит не только знать его географию, названия морей, проливов и бухт, островов и мысов, это значит знать и его топографию, гидрологию морей, метеорологические условия, при которых развиваются морские операции, знать ледовитость этих морей, их ледовый режим, изучить, как складываются те или иные процессы в ледовом покрове этих морей, научиться квалифицированно объяснять происходящие изменения в ледовой обстановке.

Много серьезных ошибок еще совсем недавно было допущено только из-за того, что наши познания об арктических морях слишком ограничены, в силу чего та или иная сложившаяся ледовая обстановка бралась на «ура».

Мы нередко пассивно отдаемся во власть арктической природе, предпочитаем неделями выжидать более благоприятной ледовой обстановки, когда проглянут разводья, а затем начинаем рассуждать о том, «как трудно было в эту навигацию». Конечно развитие полярного мореплавания сопряжено с многими трудностями, но эти трудности нередко нами преувеличиваются и в этом опять же сказывается плохое знание морей, составляющих Северный морской путь.

В том, что мы плохо знаем наши арктические моря, повинна и наша арктическая наука. В самом деле, именно Арктический институт должен был своевременно разрешать теоретические и практические проблемы освоения Северного морского пути, изучать и обобщать практический опыт, которым мы с каждым годом обогащаемся.

Деятельность Арктического института в прошлом сводилась главным образом к пассивной фиксации фактов и явлений. Вот почему море как живой организм осталось по существу никому неизвестным. Мы прекрасно знаем, что ни одно отмеченное явление не приобретет практического значения, если каждое из них будет только зафиксировано и не разработано, как определенный показатель общего закона, общей системы. Ведь если бы плавания ледокольного парохода «Сибиряков» к Северной Земле в 1935 и 1936 гг. были изучены во всех деталях

в свете общей ледовой и гидро-метеорологической обстановки, то они приобрели бы еще большее значение в практической работе последующих лет. При детальном изучении подобного рода плаваний мы могли бы обнаружить некоторые возможности для попыток расширить сроки навигации за счет более раннего начала ее, используя особенности ледового режима того же Карского моря. Такие же особенности в ледовых режимах могут быть и во всех остальных морях — в море Лаптевых, в Восточносибирском и Чукотском морях.

Другой пример. Колымские рейсы с востока через Чукотское и Восточносибирское моря осуществляются в течение более чем двух десятков лет. Однако мы до сих пор еще не изучили как следует эти рейсы.

Враги народа, пробравшиеся в прошлом в Арктический институт, всячески пытались скрыть ценнейшие исторические материалы, в частности и по колымским рейсам. Они не мало напакостили и в этой области, используя материалы экспедиций в своих враждебных целях.

Арктическому институту Главсевморпути нужно в течение ближайшего времени поднять к жизни весь исторический материал, показать в живой форме всю историю арктических морских плаваний. Изучение истории арктических плаваний не должно сводиться к простому описанию того или иного рейса с указанием лишь дат и пунктов захода. Каждое плавание, представляющее практический интерес, должно быть изучено в свете тех гидро-метеорологических и ледовых условий, при которых проходило это плавание. Только такая история сможет привлечь внимание молодых моряков и явится практическим руководством в их работе.

Если мы поднимем к жизни материалы рейсовых донесений полярных капитанов за последние 3—5 лет, то этот ценнейший материал сыграет огромную роль в познании Арктики. В этом Арктическому институту должны помочь и сами арктические моряки. С их помощью институт сможет от изучения каждого отдельного рейса перейти к обобщению всех известных рейсов, показать их в единой системе.

Арктический институт должен всерьез заняться этим вопросом и вооружить полярников всеми необходимыми материалами для познания Северного морского пути.

Особо важное значение имеют ледовые режимы арктических морей. Арктический институт должен поставить изучение их так, чтобы выявить все возможности для грузовых операций на трассе Северного морского пути. Известно например, что моменты благоприятных ледовых условий в восточных и западных морях не совпадают во времени. Обычно на востоке благоприятная для плавания обстановка складывается раньше, чем на западе. Это очень хорошо для тех судов, которые идут с востока на запад, но плохо для судов, идущих с запада на восток. Выжидая благоприятных условий на западе, суда тем самым рискуют упустить благоприятную ледовую обстановку на востоке. Следовательно, уместно внести такое предложение: надо изыскать возможность для более раннего продвижения судов на западе, чтобы подойти на восток в благоприятное время.

Есть ли такая возможность?

Как известно, подвижки и разрежения льдов в прибрежных районах моря являются лишь частным случаем развития ледового покрова моря в целом, ледовых разрежений в более северных районах. Для разрежения льдов в южных прибрежных районах необходимо образование некоторого запаса разреженности льда в открытых частях моря.

Изучив в деталях эту особенность, мы тем самым определим и возможность для более раннего начала навигации. Мы сумеем использовать природные возможности в освоении Северного морского пути.

Но ледовитость арктических морей является результатом физического и динамического взаимодействия атмосферы и гидросферы, пребывающих в вечном движении. Следовательно, гидрологические и метеорологические исследования арктических морей имеют огромное значение в освоении Северного морского пути.

Нужно прямо сказать, что в области гидрологии у нас дело обстоит пока плохо. Мы провели много исследований, было потрачено не мало средств, а результат еще очень невелик. Все наши работы проходили бессистемно, моря исследовались отдельными «клочками», в целом мы еще их не знаем. Исследования отдельных районов моря совершенно не увязаны между собой во времени, и это порождает всевозможные толкования о гидрологии моря, а порой и беспредметные споры.

Гидрологическое исследование наших арктических морей должно быть уложено в определенную систему, которая поможет в конце концов, действительно, познать эти моря. Надо получить по каждому морю Северного морского пути монументальную гидрологическую съемку с одновременным исследованием факторов, определяющих данную физическую и динамическую систему моря. Такая съемка должна быть выполнена, и в этом Арктическому институту должно конкретно помочь Главное управление Севморпути. Цель, достигнутая такой съемкой, оправдает любые затраченные на нее средства.

До сих пор изучение метеорологических явлений в арктическом бассейне по существу также велось бессистемно, сводилось главным образом к составлению таблиц среднемесячных и среднегодовых. Однако статистическая фиксация фактов и явлений нас уже не удовлетворяет. Наблюдаемые факты надо превратить в живую картину, определяющую всю систему атмосферной циркуляции в арктическом бассейне. Решить эту задачу должны геофизики Арктического института.

Так же как и поверхностные гидрологические наблюдения в арктических морях еще не вручают нам векселя для распознания всей гидрологии моря в целом, приземные метеорологические наблюдения тоже еще не определяют истинной картины физики и динамики всей массы атмосферы. И поэтому первостепенное значение имеет так называемый способ «зондирования» атмосферы арктического бассейна,— такое же как в гидрологии, например, глубоководные наблюдения. Значит надо увеличить количество точек по Северному морскому пути с радиозондированием и одновременно усовершенствовать приборы. Существующие приборы еще далеко несовершенны и часто дают сомнительные показания.

Такое направление работ в области гидрологии и метеорологии арктического бассейна имеет огромное значение для развития долгосрочных ледовых прогнозов. Оно приблизит нас к разработке действенного метода ледовых прогнозов, которые можно давать только на основе качественного и количественного учета движущихся масс атмосферы и гидросферы.

Все эти вопросы в области гидрологии и метеорологии и должны определять повседневную теоретическую и практическую работу Арктического института Главсевморпути.

■ ■ ■

В. ЖУКОВ

ЛЕДОВЫЙ ДОК И ЗАЩИТНОЕ ЛЕДОВОЕ КОЛЬЦО

Трудность плавания в арктических водах заключается в наличии почти круглый год на трассе Севморпути льдов различной мощности.

Только в течение короткой навигации прилегающие к побережью водные пространства очищаются от льдов и становятся доступными для судоходства.

В связи с мелководностью у побережья глубокосидящие транспортные суда держатся обычно вдали от берегов, где они часто попадают в тяжелые льды и нередко получают серьезные повреждения винта, руля и подводной части корпуса.

Вспомогательные суда, в особенности деревянные, получают повреждения как в начале навигации, при следовании в разреженных льдах, так и в конце — от трения корпуса об острые кромки молодого льда.

Серьезные ледовые аварии иногда происходят в период зимовки и не только в условиях дрейфующих льдов, но и в закрытых бассейнах, в относительно неподвижной полосе льда. Если судну, находящемуся в дрейфующем льду, угрожает, например, опасность от сжатия двух смежных полей, разобщенных широкой трещиной, то на судне, замерзшем в неподвижном льду, отражается любая трещина, происшедшая от приливо-отливной волны, а также сжатие от расширения льда при замерзании воды. В результате этого бывает, что здоровое, не водотечное судно после зимовки становится водотечным и непригодным к плаванию. Особенно часты бывают повреждения деревянных барж, у которых весной отрываются вмерзшие в лед рули при общем подъеме судна, облегченного за зиму от груза; обнаруживается водотечность в кормовой части вследствие вмерзания в лед кормовых креплений ахтерштевня а также по бортам от выдернутой льдом конопатки, которая примерзает к нему отдельными волокнами.

Таким образом, суда в Арктике изнашиваются значительно сильнее, чем в средних и южных широтах. Ремонт их осложняется климатическими условиями и отсутствием на Севере первоклассных механизированных заводов и судоремонтных мастерских.

Поэтому необходимо найти способы судоремонта в данных условиях, а также предотвращения судов от повреждений в условиях ледового плавания и во время зимовки во льдах.

Изучая на протяжении нескольких лет характер ледовых повреждений, мы пришли к выводу о полной возможности предотвращения большинства из них, используя только природные условия и силы своего экипажа.

Прежде всего суда, становящиеся на зимовку в закрытых бассейнах или на акватории порта, должны предварительно установить господствующую линию пурговых ветров. Они должны становиться кормой к этой линии; если же они встанут бортом к ней, то судно может целиком занести снегом. Практикой установлено, что узкая наветренная сторона заносится снегом не больше, чем до половины судна.

С подветренной стороны, ближе к носу, параллельно судну необходимо установить 1-2 пары решетчатых щитов (передвижных или вращающихся с оттяж-

ками на блоках). Устанавливать их надо на расстоянии 2—4 метров от борта.

В течение всей зимовки нужно площадку вокруг судна очищать от льда и снега. Снятые с судна грузы и шлюпки должны относиться в подветренную сторону и складываться не ближе, чем в 20 метрах от борта.

При зимовке судов на рейде они должны устанавливаться рядами в шахматном порядке, на расстоянии около 100 м друг от друга и около 200—250 м ряд от ряда, также кормой к линии господствующего ветра (преимущественно по румбам SW—NO).

Суда, замерзшие в груженом состоянии и разгруженные зимой, должны быть немедленно околоты вокруг для всплытия до нормальной осадки.

Чтобы облегчить весной, при всплытии судна, отрыв его от льда и предупредить от повреждений, необходимо в конце марта произвести круговую выколку льда. Траншея должна быть около метра шириной и глубиной до 170—180 см, при общей толще льда около 200 см. У баржевых судов, имеющих громоздкие и слабо укрепленные рули, необходимо производить выморозку кормовой части до полного обнажения руля, приступая к ней не позже декабря.

Для ремонта некоторых повреждений в подводных частях корпуса допустима частичная выморозка. При этом внешняя кромка майны должна отстоять от борта не ближе чем на 2 м при ведении выморозки уступами по 20 см.

Если же необходима выморозка более 1/4 судна по длине, то ее нужно заменять полной выморозкой, с выколкой льда вокруг всего судна. Иначе, вымороженная часть судна получает стремление к подъему (благодаря давлению воды), и корпус может получить надлом или деформацию на стыке вымороженой и неподвижно замороженной части.

* * *

На основании двухгодичного опыта выморозки шхуны «Темп» мы предлагаем наиболее целесообразный метод для сохранения и ремонта судов — полную, глубокую выморозку, т. е. создание ледового дока.

Этот метод заключается в систематической и заранее рассчитанной съемке намерзающей толщи льда и в оставлении определенного слоя для дальнейшего промерзания в период ледостава. Промерзание продолжается, приблизительно, на протяжении 180 суток. При температуре воздуха от —20° до —30° С ежедневно происходит утолщение льда на 1—3 см. Регулярно снимая излишний верхний слой льда и оставляя слой толщиною от 20 до 40 см, ежедневно будет намерзать около 3 см. Благодаря этому свойству искусственное наращивание стенок ледяного дока за 180 суток можно довести до 6 м. Так могут быть выморожены суда с осадкой до 5 м.

Чтобы обезопасить док от затопления водой, надо знать, какой слой льда необходимо оставлять на различной глубине. Так, на глубине до 1 м нужно оставлять слой около 20 см; на 2 м — около 25 см; на 3 м — около 30 см; на 4 м — 35 см и на 5 м — не менее 40 см, так как на этой глубине сильно повышается давление воды на слой льда и может произойти затопление дока.

Съемка льда должна проводиться после достаточного намерзания — уступами, высотой не свыше 20 см, а при съемке последних 3-4 слоев, под самым килем, уступы должны быть не выше 10 см, что дает лучшее промерзание и укрепление слоя. (Колодезные вырубки льда с вертикальными стенками майны скорее могут быть затоплены.)

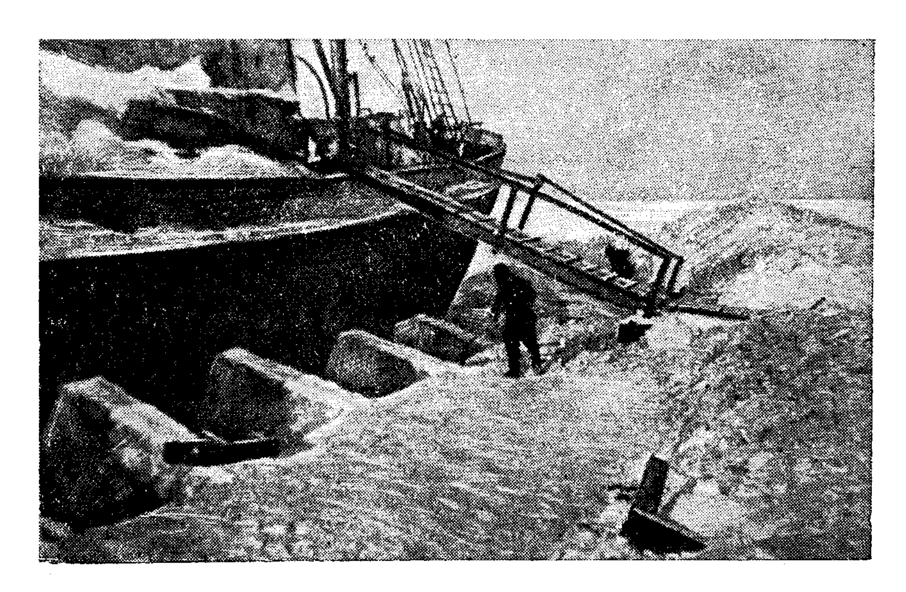
Число уступов регулируется чертежом поперечного разреза судна в наиболее глубокой его части.

Съемка льда уступами должна итти по диагонали четырехугольника, построенного в плоскости поперечного разреза судна на предельной осадке. При этом верхняя сторона этого четырехугольника должна итти по ватерлинии, нижняя — по линии желаемого углубления под килем (у плоскодонного судна на глубине 1 м под килем, что даст возможность проводить ремонтные работы). Вертикальные стороны такого четырехугольника должны итти: одна по линии борта, а вторая — по внешней кромке майны, т. е. в 2—5 м от борта.

Для производства выморозки ледового дока необходимо заблаговременно составить календарный план, приблизительно с 10 октября до 30 апреля. В плане должны быть предусмотрены сроки промерзания и числа съемки каждого уступа, которые следует занумеровать. К календарному плану нужно приложить схематический чертеж поперечного сечения судна по наибольшей осадке, с обозначением номеров уступов, в соответствии с календарным планом намерзания (3 см в сутки).

Ширина уступов на разных углублениях определится практическим путем. Кроме того необходимо составить схему расположения майн, их количества и размеров, а также перемычек между ними. Ширина майн должна быть не менее 2 м, а ширина перемычек не менее 50 см.

При опытности и осторожности выморозчиков перемычки могут оставляться только на глубине 2—4 м для поддержания в равновесии днища судна. Перемычки возле цилиндрической части судна могут оставляться только в качестве



Ледовые перемычки в начале выморозки

изоляции майн друг от друга на случай затопления одной из них. Для поддержания же судна в равновесии достаточно ледовых упоров под днищем, начиная от закругляющейся части бортов и от скуловых образований корпуса.

После освобождения киля и установки подкильных деревянных прокладок все перемычки могут постепенно срубаться, заменяясь деревянными упорами-подкладками, так называемыми городками.

Количество рабочей силы, необходимой для съемки льда, можно определить из расчета выемки от 2 до 4 т на человека за семичасовой рабочий день, без уборки льда из майны. Общее же количество выемки льда определяется водоизмещением данного судна.

Для полной выморозки судна водоизмещением до 1 000 т, понадобится не более 400 человекодней, т. е. 4 опытных в этой работе человека могут ее выполнить за 100 дней.

Для уборки же снятого льда и нургового снега количество людей нужно удвоить.

Планировку ремонта в подводной части следует вести вслед за выморозкой, пользуясь промежутками, в которые происходит промерзание нового слоя (от 3 до 8 суток).

Необходимость начинать ремонтные работы раньше, чем закончится полная выморозка, вызывается тем, что может произойти случайное затопление ледового дока или же преждевременно начнется оттепель, появится рассол в майнах и естественное разложение льда.

Второстепенные ремонтные работы, как, например, просушка и окраска корпуса, требуют сравнительно не много времени и могут производиться по окончании основного ремонта, после полной выморозки.

Майны нужно постоянно очищать от снега и мусора, которые являются отепляющими материалами.

Ниже ватерлинии, внутри самого судна, нельзя оставлять отопления (камельков и пр.), так как у нагреваемого изнутри борта трудно вести выморозку.

Если во время съема льда случайно произойдет пробоина, ее необходимо сейчас же забить деревянным клином с паклей. Поэтому у выморозчиков всегда под рукой должны быть пакля и различные клинья для забивки пробоин или трещин.

Проба толщины оставляемого слоя производится сверлами, а опытный выморозчик может определить его толщину по цвету и звуку от удара; темный цвет и звонкий тон — это предел при толщине в 10—20 см. Последний метод нужно прививать выморозчикам, так как при горизонтальной съемке у борта часто бывает подъем и утончение льда по сравнению с серединой майны, и легко можно сделать пробоину.

Преждевременное затопление ледового дока может случиться при неопытности выморозчиков или при неправильном расчете слоя. Однако частичные неудачи не могут служить основанием для отказа или опорочивания этого необходимого мероприятия по сохранению судна и производству необходимого ремонта (смена винта, ремонт руля, обшивки корпуса и пр.).

При внимательном отношении к делу, при правильных расчетах — успех выморозки всегда обеспечен. При достаточном количестве рабочей силы на судне можно произвести круговую околку ледового дока на расстоянии 4—5 м от кромки майны. Это даст возможность всплыть судну, поднятому облегченной пустотелой льдиной дока на значительную высоту (1—2 м). Околку следует производить при глубине майн не свыше 2 м. Таким образом получится пловучий ледовый док.

* * *

Суда, находящиеся в ледовом дрейфе при сжатии льдов, можно также предохранить от повреждений и даже от гибели. Для этой цели мы предлагаем сооружение защитного ледового кольца, которое примет на себя давление напирающих льдов. В случае же образования исключительно мощного давления в месте нахождения дрейфующего судна или надвигающегося тороса, способного разломать или сплющить защитное кольцо, то по своей конструкции обломки ледяных глыб от этого кольца будут способствовать выжиму или поднятию судна на поверхность льда.

Для сооружения такого защитного кольца требуется объединение выморозки (выколки льда) с наморозкой (искусственным утолщением льда с поверхности) При помощи наморозки мы можем получить своего рода «ледобетон» (условный термин) любой мощности, который сможет оказывать сопротивление любому давлению.

Изготовление такого «ледобетона» несложно: если мы на поверхности крепкого льда выложим площадку из отдельных кусков битого льда, промежутки и щели засыпем снегом и затем обильно обольем всю эту массу водой, то такая площадка при низких температурах Арктики быстро превратится в крепкую сплошную глыбу. Повторяя эту операцию на том же месте, мы можем получить ледяную площадку или глыбу любой высоты и толщины.

Если затем эту глыбу обколоть вокруг до воды, то она погрузится в воду на 0,8—0,9 своей высоты (по удельному весу). Нижняя кромка такой льдины окажется в воде значительно ниже кромки окружающего льда. Соответственно этому и сопротивление сжатию льдины будет значительно больше окружающей ледяной среды, которая при напоре будет ломаться, образовывая в этом месте торос.

Если подобным же способом сделать вокруг судна кольцеобразную площадку высотой в 1—3 м и шириной в 4—6 м (в зависимости от технической возможности и времени на изготовление) и погрузить ее посредством обколки с обеих сторон в воду, то она будет предохранять судно от давления льда, принимая на себя всю его мощность.

При наличии на судне строительных материалов, например, бревен, рельс, таврового железа, защитное кольцо может быть в значительной степени укреплено этими материалами, которые в виде соответствующего крепления замораживаются внутри защитного ледяного кольца.

При сооружении защитного кольца вокруг судна необходимо соблюдать следующее: нужно рассчитать такую толщину наморозки, чтобы нижняя кромка погруженного в воду кольца опускалась бы как можно глубже и приходилась под подзор закругляющейся части днища корпуса, а у плоскодонных судов несколько ниже днища.

Околку льда у корпуса судна производить сначала подобно выморозке, в виде канавы (шириной в 1 м) с 30—40-сантиметровыми перемычками, причем противоположную борту кромку скашивать под углом около 45° по отношению к вертикали корпуса судна.

Размер защитного кольца должен быть таким, чтобы на 10—12 м оно было впереди штевней. По границе этой окружности производится внешняя околка защитного кольца от ледяного поля. Предварительно вырубается канава с перемычками через каждые 5 метров. Окончательная околка производится когда канава будет закончена. Намораживание защитного кольца для большей мощности может производиться и в погруженном состоянии.

Когда защитное кольцо изготовлено и погружено, экипаж должен следить за тем, чтобы не происходило прочного смерзания кольца как с корпусом судна, так и с внешним ледяным полем. Для этого необходимо производить периодическую околку его, примерно через 2—3 суток. Толщину намерзающего льда в канаве не следует допускать более 20 см. Для облегчения этой работы и более редкого окалывания, возможно отепление окалываемых мест при помощи соответствующих перекрытий досками, рогожами и насыпки поверх этого снега.

Работы по сооружению защитного кольца вокруг дрейфующего судна очень трудоемки, но они оправдываются сохранением судна.

По сравнению же с теми работами, которые применялись на практике, при спасении судов в дрейфующих льдах (п/х «Челюскин» — 1933 г., п/х «Рабочий» — в 1937 г. и др.), как например, перевалка грузов в трюмах, распорные крепления внутри судна и т. п.,— работа по сооружению защитного ледового кольца является более простой. Лед — прекрасный стройматериал, поддающийся любой обработке.

● ● ●

Гарпунер выслеживает китов

«Советская Арктика»

В. МЕЩЕРИН

ЗА ЧЕТКУЮ, ОРГАНИЗОВАННУЮ РАБОТУ!

Навигация 1939 г. играет огромную роль в дальнейшем освоении Северногонного морского пути.

Подготовка к навигации началась еще в прошлом году. Однако и сейчас, незадолго до начала морских операций, не устранены еще крупные недостатки в этой подготовке. Устранить эти недостатки нужно немедленно, чтобы они не отразились на успехе навигации.

* * *

В навигацию 1939 г. мы вступаем во всех отношениях более вооруженными, чем в прошлом.

Наш ледокольный флот пополнился двумя новыми лидерными ледоколами — «И. Сталин» и «Л. Каганович». В прошлую навигацию они провели уже пробные плавания и показали прекрасные мореходные и ледокольные качества. Ледокол «И. Сталин» поздней осенью прошлого года прошел в высокие широты Арктики, пробираясь сквозь тяжелые многолетние льды.

Ледокол «Л. Каганович» совершил переход из Черного моря к берегам Тихого океана, во Владивосток. Он прошел семь морей и два океана, отсчитав на своем лаге за 49 суток пути около 10 тыс. миль.

Оба новых ледокола оснащены новейшими навигационными приборами, снабжены прекрасными радиостанциями дальнего действия и хорошо оборудованы.

Транспортный флот пополнен новым ледокольным пароходом «Дежнев». В прошлом году он уже провел испытательное плавание. Кроме того к Главсевморпути от Наркомвода перешли два парохода «Сталинград» и «Анадырь».

Ледокольный и транспортный флот Главсевморпути к навигации капитально ремонтируется. В прошлую навигацию суда совершенно не ремонтировались, так как большинство из них зимовало в Арктике.

В этом году все планы и другие руководящие документы по навигации разработаны гораздо раньше прошлогоднего. Например план грузоперевозок в прошлом году был утвержден в мае, а в этом году — в марте. Бункерный план утвержден также на два месяца раньше прошлогоднего.

Флот крепко очищен от негодных элементов и укреплен подготовленными кадрами. Все суда укомплектованы проверенными капитанами, штурманами и механиками. На командные должности выдвинуты молодые, способные и энергичные люди. На «Садко» назначен молодой капитан Н. Н. Иванов. В этом году он уже успешно провел зверобойную кампанию, выполнив план на 20 дней раньше срока. На ледокол «Ленин» назначен молодой капитан-выдвиженец Кучерин, на «Красин» — способный судоводитель-выдвиженец М. В. Готский.

В этом году на всех судах впервые введены должности дублеров капитанов. Они также заполнены молодыми судоводительскими кадрами. Это будущие капитаны нашего арктического флота.

Прекрасные образцы работы показывает самый молодой капитан в нашем

флоте капитан дрейфующего ледокола «Седов» К. С. Бадигин.

Младший командный состав, а также состав кочегаров, машинистов и матросов тоже резко улучшился. В отличие от прежних лет, когда экипажи судов Главсевморпути составлялись главным образом из людей, пришедших с судов других систем, теперь созданы свои проверенные в арктических плаваниях кадры.

В навигацию 1939 г. работники Главсевморпути вступают, вооруженные постановлением Совнаркома СССР от 29 августа 1938 г. о работе Главсевморпути. Это постановление правительства подняло активность полярников, моряков и всех работников Главсевморпути.

* * *

В этом году в морских арктических операциях участвует весь ледокольный флот, шесть транспортных судов Главсевморпути и 19 фрахтованных судов Наркомвода. В западном секторе Арктики на ледовой проводке судов будут заняты ледоколы «И. Сталин» и «Ермак». В восточном секторе работу по проводке поделят между собой ледоколы «Л. Каганович» и «Красин». Большой размах работ, а также тяжелые ледовые условия предстоящей навигации требуют от судов точного выхода в море по графику: в восточном секторе — во второй половине июня, в западном — в первой половине июля. К началу июня весь флот должен быть совершенно готов к навигации; к этому времени необходимо закончить ремонт и снаряжение судов.

Однако Арктикснаб и Торговое управление Главсевморпути плохо заботятся о своевременной подготовке грузов. Сроки завоза их, особенно во Владивосток, сорваны. До выхода судов в море осталось мало времени. Максимум энергии нужно проявить, чтобы ускорить доставку грузов, расфасовку и погрузку их на суда.

В прошлом году большой простой судов из-за ожидания грузов был по Архангельской и Владивостокской морским конторам. Погрузка там проходила преступно медленно, и простой выразился в 89 судосуток.

В этом году впервые транспортные суда Главсевморпути переходят на хозрасчет. Для наших капитанов это дело совершенно новое. Подготовка этого важнейшего мероприятия со стороны планово-финансового сектора Морского управления проходит безобразно плохо. До сих пор капитаны не проинструктированы и не обеспечены необходимыми документами. Трансфинпланы судов не составлены.

В этом году предстоит выполнить большой план грузоперевозок. Наши полярные моряки обязаны его выполнить в срок и полностью.

* * *

Судоремонт — решающее звено в подготовке флота к навигации. Технический отдел Морского управления плохо руководит ремонтом. Большинство судов начало ремонтироваться значительно позднее, чем установлено по графику. Размещение ремонта судов по заводам шло медленно. Дефектные ведомости составлялись не точно. В разгар ремонта выяснилось, что нет необходимых материалов. Технические отделы морских контор оказались не укомплектованными квалифицированными инженерно-техническими работниками.

В довершение ко всем этим недостаткам Морское управление и его технический отдел не следили за ходом судоремонта. Это привело к тому, что сроки ремонта не выдержаны, а качество ремонта во многих случаях плохое.

Особенно в скверном техническом состоянии находится краснознаменный ледокол «Красин». Вредители, орудовавшие в Морском управлении и во Владивостокском теруправлении, эксплоатировали этот замечательный ледокол на износ. Сейчас последствия вредительства ликвидируются очень медленно. В Морском управлении до сих пор нет плана ремонта «Красина». Никто из работников технического отдела на «Красине» не бывал и не имеет точного представления о его состоянии.

Во Владивостоке до сих пор не было ни технического отдела, ни квалифици-

рованных инженеров. В течение пяти лет «Красин» был на откупе у технически безграмотных людей, работавших в Морской конторе. Все обращения капитана «Красина» т. Белоусова и общественности ледокола к руководству Главсевморпути о необходимости по-настоящему заняться «Красиным» оставались без ответа.

В эту навигацию «Красин» опять пойдет без капитального ремонта. Сразу же после окончания навигации Морскому управлению нужно серьезно заняться ремонтом «Красина».

Морские конторы, Мурманское пароходство и технический отдел Морского управления должны немедленно принять надлежащие меры, чтобы форсировать судоремонт.

* * *

Морское управление недооценивает важного значения разбора морских операций прошлых навигаций. Навигация 1937 г.— урок, дорого обошедшийся работникам Главсевморпути и в первую очередь Морскому управлению. Однако морские операции 1937 г. не разобраны, крупнейшие ошибки не изучены. Широкого совещания моряков по этому вопросу так и не созвали. Операции 1938 г. разобраны только в узком кругу, без привлечения капитанов и эксплоатационников.

В прошлой навигации был возмутительный случай, характеризующий работу Морского управления. Зазимовало гидрографическое судно «Ост». Только из-за исключительной недисциплинированности и преступной халатности могло случиться так, что до окончания навигации в Арктике никто в Главсевморпути не руководил движением гидрографических судов. План работы гидрографических судов был похоронен в дебрях Морского управления. Диспетчеры не знали, что в Арктике плавает целая группа гидрографических судов. Только после того как зазимовал «Ост», в диспетчерских сводках появились их названия. В западном штабе проводки план работы гидрографических судов «подшили к делу» и больше его не видели. В восточном штабе вообще такого плана не было.

Когда «Ост» зазимовал, со всех сторон посыпались недоуменные телеграммы; оказывается никто не знал о плавании этого судна в Арктике, а оно прошло почти весь Северный морской путь.

Все эти безобразия нанесли государству большой ущерб. Но до сих пор они не расследованы и виновники их не привлечены к ответственности.

В этом году безответственность, отсутствие дисциплины и порядка в эксплоатации флота снова повлекли за собой недопустимые явления. Ледокол «Красин» по вине работников Владивостокской морской конторы и неосведомленности Морского управления непроизводительно простоял в порту Ногаево 15 суток. Из-за этого он резко сократил сроки своего ремонта и полностью не выполнил задание этого рейса.

Отдел эксплоатации Морского управления должен решительно реорганизовать свою работу и навести большевистский порядок и организованность в эксплоатации флота.

* * *

В ближайшее время с востока и запада пойдут первые корабли в Арктику. Морское управление Главсевморпути должно стать производственно-техническим штабом и активно руководить навигацией. Все работники Морского управления обязаны обеспечить четкую работу, организованность и дисциплину на каждом участке.

■ ■ ■

И. ЖИЖИН
Ф. ОЛЬШЕВСКИЙ
машинисты-стахановцы л/к «И. Сталин»

ПЕРЕД УХОДОМ В РЕЙС

Вступая в предсъездовское соревнование наша комсомольская вахта взяла на себя обязательство ко дню открытия XVIII съезда большевиков выполнить ремонт главной машины ледокола и трех циркуляционных помп.

Получив от главного механика производственный план, мы в тот же день обсудили его на бригадном совещании и решили разбить бригаду на звенья по два-три человека. Было решено также ремонт главной машины начинать сверху, т. е. в первую очередь с цилиндров, и одновременно по мере необходимости производить разборку рамовых и мотылевых подшипников. Опыт показал, что мы избрали правильный путь, такой последовательностью мы избежали непроизводительной траты времени и простоев, которые возможны при ином порядке.

Успех в выполнении задания решало социалистическое соревнование. Каждый член бригады взял на себя конкретные обязательства по ремонту отдельных объектов машины. Вся вахта горела одним желанием — вместе со всеми трудящимися нашей родины преподнести XVIII съезду ВКП(б) и свой подарок: хорошо и в срок закончить ремонт главной машины ледокола, оправдать свое высокое звание комсомольской стахановской вахты.

Рабочий день мы максимально уплотнили, каждая минута была на строгом учете. Часто мы собирались на совещания, обсуждали ход ремонта, советовались, какой метод применить в том или другом случае, подтягивали отстающих товарищей.

Большую помощь оказывал нам старший механик т. Неупокоев. В нем сочетаются два замечательных качества: он — знающий свое дело специалист и чуткий товарищ. Когда придешь к нему с каким-либо вопросом, он внимательно выслушает, даст совет, как лучше, как рациональнее выполнить ту или иную работу.

В результате стахановских методов работы бригада выполнила производственные нормы в среднем на 215%.

Бригада закончила ремонт машины на три дня раньше срока, причем вместо 172 человекодней, предусмотренных по плану, было затрачено всего 72.

Одним из недостатков в организации стахановской работы нашей бригады являлось отсутствие доброкачественного инструмента — гаечных ключей, специальных ключей ручников (которые выдаются кладовой обычно без ручек) и др. Работа кладовой должна быть перестроена так, чтобы весь инструмент заблаговременно заправлялся в ней и мы получали его из кладовой в полном порядке. Это освободит нас от заправки инструмента, на что часто уходит драгоценное время. Неудовлетворительно также была поставлена работа столовой. Хозяйственная часть ледокола не удосужилась снабдить столовую достаточным количеством приборов, на обед приходилось тратить много времени, так как в столовой нехватало ложек.

В дни работы XVIII съезда партии наша бригада была поставлена на другие объекты работ. Нам предстояло привести в порядок все остальные механизмы и подготовить ледокол к выходу в арктический рейс.

На митинге, посвященном открытию съезда ВКП(б), бригада обязалась работать с еще большим энтузиазмом и, повышая стахановские темпы, выполнить новое задание. И с этой работой мы также справились.

В эти исторические дни, читая и изучая доклад мудрого учителя и вождя товарища Сталина, наметившего путь постепенного перехода от социализма к коммунизму, читая и изучая доклады его ближайших соратников товарища Молотова и товарища Жданова, первого маршала Красной Армии товарища Ворошилова, каждый из нас проникся чувством вели-

чайшей радости и гордости за успехи, достигнутые нашей страной.

Мы, машинисты флагмана арктического флота, несущего самое близкое, дорогое всему советскому народу имя Иосифа Виссарионовича Сталина, четко представляем себе те огромные задачи, которые возложены на нас партией и правительством по превращению Северного Морского пути в нормально действующую водную магистраль.

В своем докладе товарищ Сталин говорил: «Мы не боимся угроз со стороны агрессоров и готовы ответить двойным ударом на удар поджигателей войны, пытающихся нарушить неприкосновенность Советских границ».

Наша комсомольская вахта настойчиво овладевает военным делом. Каждый из нас является членом Осоавиахима. Мы добились уже определенных успехов. Все члены бригады сдали нормы ПВХО на «отлично» и «хорошо». Практическая работа по дегазации и по всем видам тревоги — водяной, воздушной, химической и пожарной — сдана всеми на «отлично».

В предстоящих рейсах ледокола «И. Сталин» наша вахта обязуется приложить максимум старания и бдительности в обслуживании главной машины. В прошлых рейсах у нас не было ни одного случая перегрева механизмов и мы добились экономии смазочного материала на 5%.

Включившись в соревнование имени Третьей сталинской пятилетки, мы добьемся еще больших показателей в своей работе, обеспечим бесперебойную, четкую работу механизмов самого мощного в мире ледокола.

● ● ●

А. БЕРДОВСКИЙ
Секретарь Партбюро Гидрографического Управления Главсевморпути

РЕШЕНИЯ XVIII СЪЕЗДА ПАРТИИ — ПРОГРАММА НАШЕЙ РАБОТЫ

Новый устав ВКП(б), единогласно принятый XVIII съездом партии, поднимает еще выше руководящую, организующую роль нашей партии в осуществлении грандиозных задач третьей пятилетки, открывающей новую полосу развития СССР — полосу завершения строительства бесклассового социалистического общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму.

Богатейший опыт, приобретенный нашей партией особенно за годы после XVII партийного съезда, был блестяще обобщен в докладах товарища Сталина, товарища Молотова и товарища Жданова XVIII съезду партии.

Решения съезда и новый устав ВКП(б) еще больше поднимают чувство ответственности у партработников за постановку партийной работы.

Каждая первичная парторганизация имеет у себя достаточно примеров, подтверждающих жизненность и актуальность решений съезда.

Сейчас отменены всякие категории при приеме в партию различных групп трудящихся. Лучшим людям нашей интеллигенции даются большие возможности вступить в ВКП(б). Ведь огромное большинство из них вышли из рядов рабочего класса и колхозного крестьянства.

За 1938 г. наша парторганизация приняла в кандидаты партии шесть товарищей. Большинство из них, как, например, товарищи Корой, Карандашов, Стяров, Орлов, — выходцы из семей рабочих, крестьян. За годы советской власти они получили среднее техническое и высшее образование, стали нашими советскими интеллигентами и достаточно проявили себя на различных участках работы. Сейчас кадры интеллигенции гидрографического управления пополняются молодыми инженерами-гидрографами, оканчивающими гидрографический институт. Большинство из них члены ВЛКСМ. Правильная работа с этими кадрами даст возможность лучшим из них вступить в ряды ВКП(б).

Очень важным в росте партии является пункт нового устава, устанавливающий трехлетний стаж для рекомендующих. Этот пунтк устава дает возможность большему количеству членов партии пользоваться ответственным и почетным правом рекомендовать в кандидаты и члены партии новых товарищей. В нашей парторганизации из 34 членов партии имеют партийный стаж свыше десяти лет 12 коммунистов. И только они имели право давать рекомендации. С введением нового устава этим правом могут пользоваться уже 20 коммунистов.

Сокращение срока прохождения кандидатского стажа до одного года обязывает парторганизации повседневно и по-настоящему работать с кандидатами, с тем чтобы за этот срок каждый кандидат мог пройти достаточную школу подготовки для вступления в члены ВКП(б).

Нельзя мириться с таким положением, когда некоторые товарищи состоят в кандидатах годами. В парторганизации Гидрографического управления была целая группа кандидатов с долголетним стажем, доходящим иногда до девятидесяти лет. И только за последние месяцы парторганизация рассмотрела

заявления этих товарищей о переводе их из кандидатов в члены ВКП(б). Но еще и сейчас у нас имеются два кандидата с семи-восьми годичным кандидатским стажем.

В своем докладе т. Жданов глубоко обосновал необходимость отмены массовых чисток. Сейчас, «когда капиталистические элементы ликвидированы, когда в партийном хозяйстве наведен большевистский порядок, когда партия уже избавилась от ненадежных и сомнительных элементов», метод массовых чисток явно не достигает цели. Партия может и должна повседневно очищать свои ряды от врагов, пробравшихся в ее ряды и маскирующих свое вражеское лицо, и от людей, нарушающих программу и устав партии.

Нельзя допускать исключения из партии честных и добросовестных коммунистов по мотивам их так называемой пассивности или недостаточной политической грамотности. А ведь и в нашей парторганизации были случаи такого неправильного подхода к членам партии.

Недавно мы рассматривали заявление инж. т. Ситливого о приеме в члены ВКП(б). Выходец из рабочей семьи, т. Ситливый с юношеских лет работал грузчиком в порту, затем матросом торгового флота, участвовал в партизанском отряде в годы гражданской войны. Не прерывая работы на производстве, учился в техникуме, затем в Ленинградском кораблестроительном институте. В 1929 г. он вступил в партию и вот в 1933 г. при прохождении чистки он был переведен в кандидаты за политическую неграмотность. Она выражалась в том, что т. Ситливый не ответил на два вопроса по диалектическому материализму. После этого ему пришлось пять лет пребывать в кандидатах.

Огромное значение для нашей парторганизации имеет пункт нового устава партии о том, что «внутри цеховых, участковых и т. п. организаций, а также внутри первичных парторганизаций, насчитывающих менее 100 членов и кандидатов, могут создаваться партийные группы по бригадам, агрегатам предприятия».

Гидрографическое управление Главсевморпути организует сезонные (на период одной навигации) и зимовочные экспедиции. В 1939 г. по плану будут работать 12 таких экспедиционных отрядов. Партгруппы во главе с парторгом в этих отрядах безусловно помогут лучше организовать массовую партийно-политическую работу и обеспечить выполнение производственного задания каждым отрядом.

Партбюро Гидрографического управления должно так расставить партийные силы, чтобы в основных крупных экспедициях иметь ядро коммунистов, организованное в партийную группу. Наши суда «Папанин», «Норд», «Торос», «Визе» и др. приписаны к Архангельскому порту. Команды этих судов укомплектованы главным образом жителями г. Архангельска. Однако архангельские парторганизации Севморпути не взяли еще под свое непосредственное руководство партийную и массово-политическую работу на этих судах, не заботятся о создании первичных парторганизаций.

На этих судах есть много хороших активных производственников, лиц командного состава, матросов, кочегаров, машинистов, штурманов, механиков и т. д. Многие из них являются членами ВЛКСМ и давно стремятся вступить в партию, однако не могут найти рекомендаций. Так, например, на гидрографическом судне «Визе» из 20 человек состава команды нет ни одного коммуниста. На судне есть восемь комсомольцев. Некоторые из них считают себя подготовленными для вступления в партию. Если бы на судне была создана первичная парторганизация, лучшие люди команды смогли бы вступить в ряды ВКП(б).

Решения XVIII съезда ВКП(б) — программа нашей дальнейшей работы. Выполнять эти решения применительно к каждому предприятию и учреждению — центральная задача каждой парторганизации.

А. КУФТИН
Помполит ледокола «Ленин»

МАССОВАЯ И ПОЛИТИЧЕСКАЯ РАБОТА НА ЛЕДОКОЛЕ «ЛЕНИН»

Вместе с трудящимися всей нашей родины команда ледокола «Ленин» включилась в социалистическое соревнование имени XVIII съезда партии.

Общее собрание команды и комсостава ледокола обсудило вызов на соцсоревнование, присланный командой ледокола «Сталин» и наметило свои конкретные обязательства по досрочному ремонту судна и подготовке к арктической навигации.

Были выдвинуты встречные обязательства. Например, сталинцы обещали сэкономить 2% угля, а мы предложили — 3%. Такие же обязательства были приняты по экономии масла, обтирочных материалов и т. п.

К 10 марта, к открытию XVIII съезда партии Ленина — Сталина мы обязались выполнить самые крупные ремонтные работы. Партийная и профсоюзная организации возглавили соцсоревнование.

Ремонт главных машин был закончен к 9 марта. Высокую производительность труда на этих работах показали старшина-машинист Григорьев, старшие машинисты Бутаков, Бабин, Спиров, машинисты 1-го класса Федосеев, Коваленко и др., выполнявшие нормы на 140—214%.

По котельному отделению благодаря стахановской работе команда справилась с ремонтом на 6 дней раньше срока. Ремонтом по котельному отделению руководил третий механик т. Ходяшев. В этой работе приняли участие все наши кочегары. Бригада т. Уткина выполнила норму на 140%, бригада т. Кожухова — на 150%, т. Ананьина — на 145%.

Электрики Крепский, Постов и Рябухин взятые на себя обязательства выполнили на 4 дня раньше срока. Нормы ими выполнялись на 135—150%.

Маляры Неманов, Ферин и Катинов взялись покрасить жилые помещения к 10 марта, а выполнили эту работу на день раньше срока. Теперь ледокол сияет чистотой.

Второй штурман Корельский на 7 дней раньше срока выполнил свое обязательство — прокорректировал мореходные карты, включив в них новые сведения. Эта его работа получила оценку «хорошо».

К XVIII съезду партии общий план ремонта по соцобязательствам был выполнен: по главным машинам на 160%, по котельному отделению на 130%, по палубной части на 107,1%.

* * *

Ударной стахановской работой команда ледокола «Ленин» встретила исторический XVIII съезд партии. Лучшие люди команды подали заявления о приеме в партию.

На 1 января 1939 г. в партийной организации ледокола состояло 8 членов партии и 5 кандидатов. К XVIII съезду партийная организация приняла в свои ряды еще 7 человек. Среди них предсудкома и старший машинист Калинин, кочегар 1-го класса Пигалев, старшие кочегары Кожухов и Уткин, кочегары 1-го класса Исправников, Семиряков и Бабусин.

Во время съезда еще несколько человек подали заявления о приеме их в кандидаты партии и о переводе из кандидатов в члены партии.

Товарищ Сталин с трибуны XVIII съезда партии сказал: «Мы не боимся угроз со стороны агрессоров и готовы ответить двойным ударом на удар поджигателей войны, пытающихся нарушить неприкосновенность Советских границ».

У нас на судне военной работой руководит т. Брылкин. Он провел большую работу по ПВХО. 8 марта 40 человек сдали нормы по ПВХО на значок 1-й ступени, причем 19 человек сдали на «отлично», а 21 — на «хорошо». Куплен дегазационный аппарат, ипритовые костюмы и т. д. Создается группа самозащиты. На 10-дневные курсы инструкторов по ПВХО был послан комсомолец Федосеев. Он окончил эти курсы с оценкой «хорошо». В марте на курсы начальников групп самозащиты послан учиться т. Бабусин. 1 марта был проведен военизированный лыжный поход в противогазах на дистанцию в 5 км. В нем приняло участие 32 человека. Наша команда по стрельбе заняла первое место в системе Севморпути. Все эти мероприятия мы провели в честь открытия XVIII съезда партии.

Товарищ Ворошилов в своей речи на XVIII съезде партии отметил, что работа Осоавиахима еще находится не на должной высоте. Эти слова полностью относятся и к нашей системе, в частности к архангельским организациям. В морской конторе, например, есть освобожденный работник по ПВХО, но на ледоколе его видели всего только раз. Вся работа проводится без его участия и он ею не интересуется.

Партийная организация и судовой комитет ледокола, готовясь к навигации, укрепляют трудовую дисциплину и усиливают партийно-массовую работу. Чтобы ликвидировать последствия вредительства, на ледоколе проведена большая работа по очищению кадров от чуждых, случайных и примазавшихся элементов.

Однако в нашей морской конторе не придают должного значения подготовке новых кадров. Вот один характерный пример: на курсах механиков при Архангельской конторе морского транспорта с ледокола «Ленин» учится 5 человек; эти курсы плохо обеспечены специальными учебниками, чертежами и писчей бумагой. Начальник морской конторы т. Савин ни разу не посетил эти курсы (хотя они существуют уже несколько месяцев) и не знает нужд и запросов учащихся. Парторг Политотдела т. Рудаков также ни разу не был на курсах. Никакой массовой и политико-просветительной работы с курсантами не проводится. На курсах нет ни партгруппы, ни комсомольской группы, ни профорганизации.

* * *

Получив съездовские материалы, партийная организация ледокола развернула большую политическую работу по изучению докладов и речей вождей партии и правительства.

У нас организована выставка съездовских материалов и в помощь изучающим «Краткий курс истории партии». На специальных досках помещены также материалы к изучению нашей родины и статьи на международные темы.

В кружке по изучению истории партии занимаются 16 человек.

В докладе товарища Молотова точно определена задача Главсевморпути: «Северный Морской Путь должен превратиться в третьей пятилетке в нормально действующую морскую магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

Партийные и непартийные большевики ледокола «Ленин», включившись в соревнование имени Третьей сталинской пятилетки, сделают все, чтобы осуществить эту почетную задачу.

● ● ●

Н. ШЕХОВЦОВ

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО НА СЛУЖБЕ У ПОЛЯРНИКОВ

(Записки электротехника)

В Арктику я поехал в 1935 г. по путевке Днепропетровского горкома комсомола. Главное управление Северного морского пути направило меня работать электротехником на полярную станцию острова Диксона.

Два месяца до отъезда на зимовку (май и июнь) я использовал для практической учебы в механическом цехе, кузнице, токарных мастерских Днепропетровского треста «Электросеть», где работал раньше. Чем больше мне приходилось знакомиться с полярной литературой, тем яснее становилось, что Арктике нужны не узкие специалисты, знатоки «только своего дела», а практики, которые могут выйти из любого затруднительного положения. Долгими вечерами я просиживал с опытными механиками, специалистами по холодной обработке металлов, расспрашивая их, уясняя неясные вопросы. Не стесняясь самой черновой работы, снова, как в дни былой учебы, я изучал механическое дело — точил, ковал, варил, заливал подшипники.

Потом, на зимовке, подготовительная учеба по подсобным специальностям очень пригодилась. Для того чтобы обслужить радиоцентр в условиях Севера, небольшой группе специалистов приходилось выполнять самые различные работы, не имеющие, казалось бы, даже самого отдаленного отношения к их основной специальности. Зимовщики строили сараи для собак и коровы, ремонтировали, оснащали рыбацкие сети, изготовляли ездовые новые нарты, учили собак, ремонтировали упряжь.

Могут сказать: «Ну, какое до этого дело электрику или, скажем, радисту, механику?»

И не стоит доказывать ошибочность такого обывательского взгляда. Достаточно вспомнить пример работы героев-папанинцев, новаторов науки. На льдине, где трудностей у них было в десятки раз больше, чем на любой полярной станции, они смогли сочетать высокую степень научных и творческих трудов с самой черной рядовой будничной работой и никогда ею не гнушались. Этот пример поучителен для всех молодых полярников. Труд каждого человека полярной станции на учете. Он не должен отрываться от действительности, замыкаться в узкий круг «своих обязанностей».

Задание партии и правительства — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль нашей страны — требует от каждого из нас самоотверженной подлинно стахановской работы.

...С первых же дней работы на Диксоне вместе с т. Ромащенко (поехавшим также электротехником на этот остров) мы занялись освоением схем и самого оборудования электростанции; кстати, и времени для этого было не



Бухта Диксон

много. Товарищи, строившие станцию, которых мы сменяли, основательно устали. Приближались сроки их отъезда на материк, а ведь только они и знали особенности и болезни станции.

Наша небольшая электросиловая станция имела два дизеля, два генератора переменного тока 3 × 220 вольт, мощностью по 30 киловатт, аккумуляторные батареи, преобразователи для их заряда. Она снабжала электроэнергией радиоцентр и обслуживала все бытовые нужды поселка.

Спустя некоторое время, тщательно вникая во все детали работы, наблюдая за графиком распределения нагрузок и всесторонне изучая его, мы получили полное представление об эксплоатационном режиме станции.

Были выявлены крупные недостатки, не предусмотренные проектом и опущенные при монтаже.

Мы увлеклись рационализацией производства. Исследовали, экспериментировали. Рационализаторские предложения старались сразу осуществить на практике и затем внимательно следили за тем, что они дают, сравнивали с прежними показателями.

Строго учитывалась необходимость того или другого переоборудования или технического усовершенствования, всегда коллективно обсуждали и решали, каким путем выполнить работы, можно ли на месте обойтись без того или другого оборудования или материалов, находили источники замены одного другим. Мы всегда находили выход из любого затруднительного положения: на месте изготовляли все необходимое, вплоть до генератора. Опыт показал что любое дело посильно, лишь бы люди выполняли его с энтузиазмом и знанием дела.

ВМЕСТО 245 ВОЛЬТ — 220

Первой рационализацией было снижение напряжения на шинах переменного тока.

По требованию радиоцентра на распределительных шинах переменного тока в силовой станции поддерживалось напряжение в 245—250 вольт. Между тем силовые трансформаторы передатчиков и остальное оборудование были рассчитаны на первичное напряжение в 220 вольт. Потери в кабельной линии от силовой к радиоцентру были весьма незначительны. Таким образом мы вырабатывали напряжение примерно на 15 вольт выше нормального.

Заинтересовавшись этим вопросом, я выяснил, что требование такого напряжения основано на первоначальной регулировке радиопередатчиков после монтажа. При напряжении в 245 вольт

якобы был подобран лучший режим работы передающей радиоаппаратуры.

Между тем при питании их от 245—250 вольт получалось перенапряжение со стороны высокого напряжения (порядка 400 вольт), что вызывало пробой изоляции вторичной обмотки.

Вместе с тем создались худшие условия для работы дизелей. Даже при напряжении в 220 вольт пусковые токи моторов, преобразователей отражались на работе дизелей. А при повышенном напряжении до 250 вольт эти токи значительно увеличивались. От толчков особенно страдали головные подшипники.

Все это побудило нас поставить вопрос о снижении напряжения до нормального.

Старший радиотехник т. Харитонович горячо поддержал нас. Он перестроил передатчики на питание от первичного напряжения в 220—225 вольт и тщательно отрегулировал при этом всю передающую аппаратуру. Никаких изменений в работе передатчиков не произошло. Отдача в антеннах осталась прежней.

Перейдя на напряжение в 220—225 вольт, мы тем самым поставили оборудование станции в расчетные нормальные условия работы. Кроме того получилась экономия в расходовании переменного тока примерно около 100 киловатт-часов в месяц.

ИСТОРИЯ ДВОЙНЫХ КОММУТАТОРОВ

Обе аккумуляторные батареи типа И-10 (по 64 элемента) емкостью по 360 ампер-часов каждая были смонтированы с одинарными коммутаторами и последовательной зарядкой одновременно всех 64 элементов.

Потребители постоянного тока, питаемые от батарей, требовали в течение круглых суток постоянного напряжения, равного 110 вольтам.

Ясно, что при таком положении буферная зарядка была невозможной. Поэтому при последовательной зарядке элементы, выведенные на коммутатор, не могли регулироваться, получался систематический перезаряд, отчего сильно портились пластины, а элементы теряли емкость.

Этот технически безграмотный недостаток, варварский метод эксплоатации аккумуляторов можно было устранить, только перейдя на схему с двойными коммутаторами.

Но двойных коммутаторов на полярной станции не было. Ждать же самолета или навигации — значило итти по пути наименьшего сопротивления, а работу продолжать по-старинке.

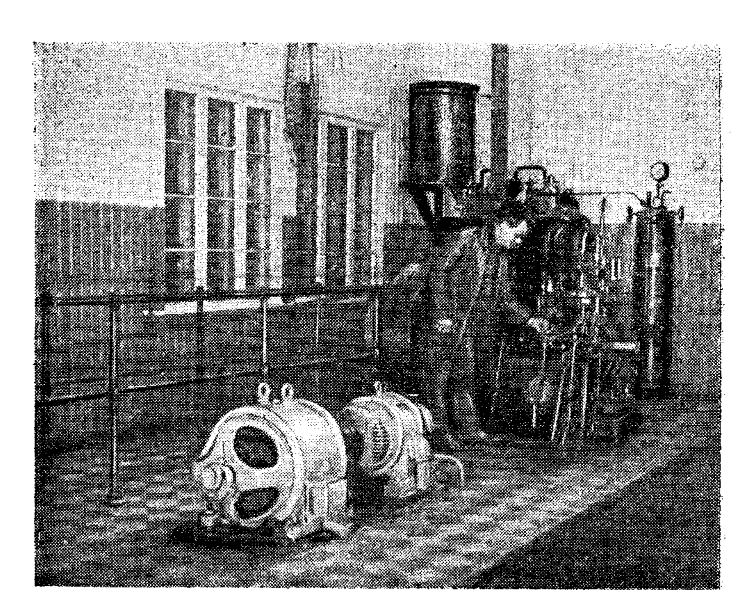
Мы решили изготовить коммутаторы на месте. Подобрали необходимые материалы: латунь для контактных колец, пластин и ползунков, материал для болтов, мрамор из старых щитков. Перерыли все утильсырье на складах.

Инженер Доброжанский вначале отнесся с недоверием к нашей затее, но когда я принес ему на просмотр рабочие чертежи и рассказал, как мы думаем изготовить коммутаторы, он изменил свое первоначальное мнение и дал ряд советов. И все же он не верил, что мы сможем надежно выполнить на месте сложную конструкцию двойных коммутаторов. С улыбкой недоверия Доброжанский сказал: «Попробуйте, может быть что-нибудь и получится».

Обсудив вопрос в группе электриков, мы распределили между собой работу, наметили порядок выполнения и приступили к изготовлению деталей. В составленных мною чертежах были указаны точные размеры, материал, обработка его и даже способ изготовления.

Наши работы быстро подвигались. Использовав свободное в промежутках между вахтами время, мы изготовили двойные коммутаторы в течение месяца. Когда их установили взамен одинарных и переоборудовали схему заряда, эксплоатация наших батарей стала производиться нормально.

Этот пример показал нам, что даже в арктических условиях многое можно сделать своими силами. А ведь как часто наши электромеханики бомбардируют материк тревожными телеграммами, требуя срочной присылки на самолете простейших деталей недостающего оборудования.



Дизель силовой станции на Новом Диксоне

ДОРОГУ ПЕРЕМЕННОМУ ТОКУ

До нашего приезда аккумуляторные батареи работали уже около 6 месяцев. Круглые сутки они снабжали электроэнергией осветительную сеть поселка, две преобразовательные высокочастотные машины ОПГ-2, радиомаяк, светомаяк и другие, более мелкие объекты. Расход электроэнергии постоянного тока от аккумуляторов доходил до 25 000 ампер-часов в месяц.

Точно также почти круглые сутки работали дизели, приводя в движение генераторы переменного тока 3 × 220 вольт, которые питали передатчики и преобразователи, пополняющие заряд аккумуляторных батарей.

Надо ли обязательно питать машины ОПГ-2, радиомаяк от аккумуляторных батарей — я вначале не знал, но с первого же дня было совершенно непонятным, почему вся световая нагрузка снабжалась энергией от аккумуляторов, а не непосредственно от генераторов переменного тока.

Энергия, отпускаемая для освещения поселка, составляла примерно 50 процентов всей нагрузки батарей, а в полярную ночь и больше.

Таким образом, для того чтобы получить световую энергию, зажечь лампочку, нужно было тепловую энергию нефти перевести в механическую энергию, механическую в электрическую постоянного тока, последней зарядить аккумуляторы и, наконец, электроэнергию, скопленную в аккумуляторах, превращать в световую энергию, накаляя нить лампочки.

В конечном итоге энергия до поступления к потребителю проходила пять ступеней преобразования: дизель, генератор, электромотор, генератор, аккумулятор.

На каждой ступени преобразования терялась масса энергии, что сильно уменьшало коэфициент полезного действия станции.

Мы поставили вопрос о разгрузке аккумуляторных батарей за счет перевода ряда потребителей на питание во время работы дизеля непосредственно от главных генераторов переменного тока. Этим самым увеличивался коэфициент полезного действия станции, значительно экономилась электроэнергия за счет потерь в преобразованиях и вместе с тем увеличивался амортизационный срок службы ценного оборудования — акумуляторов, сокращался бесполезный прогон умформеров.

Я наметил перевести на переменный ток всю световую нагрузку и только на время остановки дизелей оставлять ее на постоянном токе. Сделать это можно было, имея одинаковое напряжение переменного и постоянного тока.

У нас имелось напряжение 110 вольт на постоянном токе и 220 вольт на переменном. 220 вольт — линейное на-

пряжение 3-фазного переменного тока. Нулевые точки у обмоток генераторов выведены не были. Начали с этой работы. Вскрыв генераторы, я вывел на шины распределительного щита нулевые провода от средних точек обмоток статоров. Получилось фазовое напряжение 3-фазного переменного тока, которое в 1,73 раза меньше линейного.

После этого приступили к изготовлению специального щита, на котором простой переброской рубильников с переменного тока на постоянный переключались фидера освещения и небольших моторов серийного исполнения, обслуживающих собственные нужды.

На передающем пункте старший радиотехник т. Харитонович изготовил ламповые выпрямители для питания малого блока передатчиков непосредственно от переменного тока. Эта рационализация позволила малым передатчикам работать, не пользуясь преобразовательными высокочастотными машинами ОПГ-2. При работе дизелей эта нагрузка была снята с аккумуляторных батарей.

Все эти мероприятия по разгрузке аккумуляторных батарей значительно снизили расход постоянного тока.

Если в 1935/1936 г. годовой расход энергии от аккумуляторных батарей достигал 211 300 ампер-часов, то в 1937/1938 г. батареи отпускали толь-46 030 ампер-часов.

Расход постоянного тока сократился таким образом больше чем в 4 раза. Свыше 30 тыс. киловатт-часов энергии ежемесячно мы освободили от лишних преобразований и потерь при этом, получая ее непосредственно от генераторов переменного тока.

Если считать коэфициент полезного действия аккумуляторных батарей 0,8, а умформеров 0,9 (в наших условиях это были самые большие показатели), то величина экономии энергии за два года составила свыше 12 000 киловатт-часов.

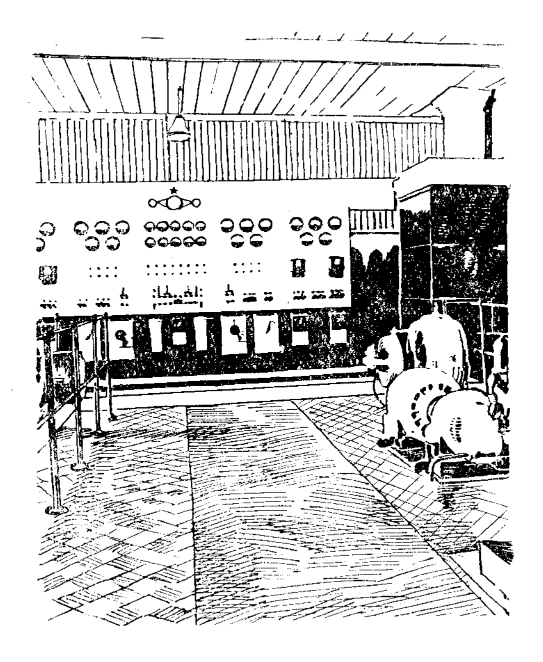
Амортизационный срок службы аккумуляторных батарей и умформеров увеличился не меньше чем в два раза.

ВЫРАВНИВАЕМ ГРАФИК НАГРУЗКИ

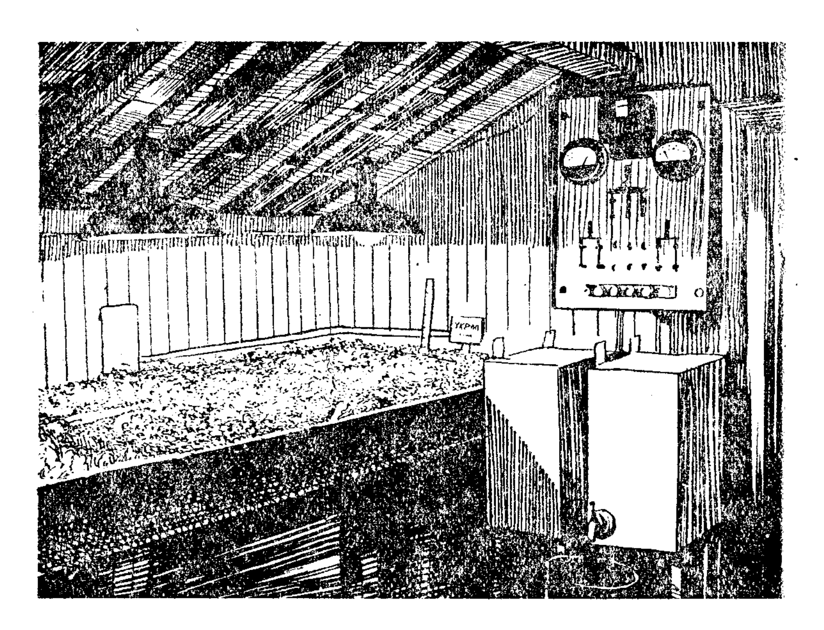
Почти 60 процентов нагрузки генераторов переменного тока забирали радиопередатчики. Около 50 процентов мощности забирали умформеры, работающие на зарядку аккумуляторных батарей. Кроме того были и более мелкие нагрузки: освещение, собственные нужды, механическая мастерская, тепличное хозяйство.

Работать одновременно передатчиками и зарядными агрегатами, на полную их мощность, на одном генераторе, было невозможно. Дизели работали для передатчиков по 20—22 часа в сутки без перерыва. Умформеры работали одновременно с передатчиками, при этом они (умформеры), конечно, не загружались на полную мощность.

Не хотелось мириться с работой умформеров не на полную их мощность. Ведь этим снижался коэфициент полезного действия преобразования больше чем на 50 процентов. Вместо того чтобы пополнить расход энергии аккумуляторных батарей за 2—3 часа, ум-



Главный распределительный щит силовой станции на Новом Диксоне



Электрооборудование в теплице на Диксоне

формеры работали по 8—10 часов недогруженными.

Сверх того, в ответственные дни обслуживания перелетов, при «экваторных» сроках работы радио включение в сеть и выключение мощных преобразователей создавало толчки напряжения. Нарушался режим и надежность работы радиопередатчиков, как раз тогда, когда от них требовалась безукоризненная работа.

Долго мы искали выход из создавшегося положения. И нашли.

Где-то на чердаке станции отыскали мотор переменного тока мощностью в 3 киловатта. Отремонтировали имевшийся у нас генератор постоянного тока со сгоревшей обмоткой полюсов. Он тоже был трехкиловаттный.

Машины эти установили на фундамент и спарили посредством ременной передачи при соответствующем соотношении шкивов, чтобы напряжение генератора постоянного тока при нормальных оборотах мотора переменного тока вполне удовлетворяло требованиям заряда аккумуляторных батарей.

После окончания монтажа такого маломощного зарядного агрегата мы получили возможность работать им, когда угодно, со 100-процентной загрузкой, следовательно, добились максимального коэфициента полезного действия преобразования. В нашем случае при хорошем охлаждении обмоток машины этот коэфициент полезного действия доходил до 0,95, почти вдвое выше прежнего. Работая в течение 8—10 часов, новый умформер вполне пополнял суточный расход электроэнергии аккумуляторных батарей.

Учитывая, что раньше ежемесячный расход энергии на моторе большого преобразователя достигал 850—1000 киловатт-часов при коэфициенте полезного действия 0,4—0,5, мы получили экономию примерно 400 киловатт-часов за месяц.

Успех окрылил нас. Мы заинтересовались возможностью одновременной работы обоих дизелей и генераторов, что было очень необходимо, особенно в ответственные «экваторные» сроки работы радиоцентра. Для резервного генератора переменного тока нами была смонтирована вторая система шин и установлен междушинный рубильник. Это позволило снимать пики нагрузок, запуская независимо от работающего резервный дизель-генератор.

Осуществив все эти рационализаторские предложения, мы получили широкую возможность маневрирования нагрузками, что способствовало выравниванию суточного графика работы силовой станции. А ведь ровный график загрузки генераторов кроме преимущества в коэфициенте полезного действия имеет еще и другие преимущества, обеспечивая наивыгоднейший режим работы дизелей и генераторов.

Энергию, освободившуюся в результате рационализации, мы отдавали тепличному хозяйству. Выкраивать таким образом удавалось 10—12 тыс. киловатт-часов энергии ежемесячно. Их использовали для выращивания овощей на электросвете.

Диксоновцы почти круглый год лакомились свежей зеленью и огурцами. Иногда, после какой-нибудь длительной прогулки на морозе, в пургу, мы заходили погреться в здание теплицы. Домик завален сугробами снега, а внутри обильно цветут огурцы, зелень, салат и лук. Они напоминают скорее о солнечном Крыме, чем о холодном Диксоне.

Вот почему, стараясь всегда экономить электроэнергию, мы охотно отдавали наши завоеванные киловатт-часы для обильного освещения «оранжереи», где под светом электрических ламп несмотря на снега и морозы росли зеленые посланцы Большой Земли.

НАША ПОЖАРНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

Все сооружения зимовки деревянные. Поэтому страшным бедствием мог быть пожар. Сгорит жилой дом, служебное помещение или склад и во всех случаях зимовка обрекалась бы на лишения и трудности. Случись пожар осенью или в полярную ночь, раньше навигации, раньше прихода корабля — дела не исправишь.

Воспламенить сухое дерево здания могла любая искра. Ветер, достигавший 30 метров в секунду, готов был быстро раздуть пожар.

Все полярники это прекрасно понимали и исключительно добросовестно относились ко всем противопожарным мероприятиям.

Около каждого здания имелись стойки с противопожарным инвентарем. На случай пожара каждый знал свое место. Пожарное имущество — огнетушители, инвентарь — было закреплено за членами коллектива. Старший пожарной бригады — брандмейстер отвечал за сбор людей и организацию работ на случай пожара, следил за состоянием пожарного инвентаря и т. д.

Возник вопрос, как практически обеспечить моментальное оповещение и сбор всего коллектива на случай несчастья.

Было предложено в жилом доме установить электрическую сирену, а во всех производственных зданиях сделать кнопки для включения этой сирены.

Такую сирену я сконструировал и изготовил. Пригодилась имевшаяся у нас ручная сирена. Отбросив от нее коробку скоростей, я спарил ее с небольшим мотором постоянного тока (120 вольт, 150 ватт мощностью).

Изготовленную таким образом сирену установили в жилом доме. Кнопочное включение было осуществлено через специально смонтированное промежуточное реле.

Питание мотора сирены осуществлялось от аккумуляторной батареи — 110 вольт. Для надежности к мотору был проложен отдельный кабель 2×6 квадратных миллиметров сечением.

Промежуточное реле начинало действовать при напряжении в 6 вольт, которое бралось от 3 аккумуляторных элементов. Свободные жилы телефонного кабеля были надежно смонтированы для линии кнопочного включения промежуточного реле.

Оборудовав пожарную сигнализацию для каждого здания, мы установили условные сигналы. При пожаре в жилом доме сирена гудит непрерывным гудком, передающий пункт — редко прерывистые гудки, силовая — часто прерывистые гудки. Пожарные тревоги показали, что сирена работает отлично.

Вспоминается случай, когда в силовой станции загорелась накопившаяся из-за плохого сгорания в цилиндрах дизеля нефть в глушителе; раскаленная труба выхлопа могла зажечь крышу силовой станции. Это было в полярную ночь. Не растерявшись, вахтенный механик дал условный сигнал сирены. Тревожные, частые и прерывистые гудки быстро разбудили всех членов коллектива. Через две минуты пожарная бригада прибыла на силовую станцию, вооружившись огнетушителем и инструментом. По указанию брандмейстера все заняли свои места. Срочно готовилась помпа, раскатывались шланги. Пожар силовой был предупрежден.

Такая сигнализация может быть оборудована на всех полярных станциях. Она вполне обеспечит одновременное и быстрое оповещение и сбор пожарной бригады. Наша сирена издавала такие звуки, что даже «мертвого могла поднять».

Выполняя эти работы, мы всегда помнили, что каждый гражданин нашей родины, где бы и в каких условиях он ни находился, ни на минуту не должен забывать о своей святой обязанности блюсти и охранять социалистическую собственность — достояние трудящихся.

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО ВНЕДРЯЕТСЯ В БЫТ

На Диксоне в течение трех месяцев царит полярная ночь. Сокращать в эти дни расход электроэнергии на бытовые и коммунальные нужды, уменьшать освещение домов и территории было бы, конечно, неправильно. У нас, электротехников, даже мысли об этом не было. Все жилые комнаты зимовщиков были оборудованы люстрами и настольными лампами. Чистые, хорошо освещенные жилые и производственные помещения создавали уют. В них приятно было работать, особенно тогда, когда на улице бушевала пурга, завывал ветер, стояла густая мгла.

Электрические утюги и чайники не были новостью для зимовщиков. Ими охотно пользовались все работники полярной станции. Поэтому наше стремление внедрить электричество в быт пошло вначале по другой, по культурной линии.

Многие зимовщики интересовались фотоделом. Это прекрасное и полезное развлечение. Каждому хотелось к прилету самолета подготовить для отправки родным и знакомым снимки, показывающие его жизнь и работу в далекой Арктике.

Идя навстречу этим стремлениям товарищей по зимовке, я как старый фотолюбитель вместе с т. Кулигиным организовал фотокружок. Вскоре почти все научились фотографировать. Нужно было устроить специальное помещение и приспособления для обработки негативов.

Было решено оборудовать фотолабораторию. Темную кабину для нее члены кружка вскоре соорудили.

Для лаборатории я изготовил универсальный электрифицированный столик, на котором можно было проявлять негативы, отраженным светом печатать контакты, производить увеличения с пластинок и пленок ФЕД и пр. Впоследствии нашу лабораторию товарищи окрестили «последним достижением техники».

Сейчас, когда встречаешь наши фотоснимки на арктических выставках, в газетах и журналах, вспоминается наша лаборатория. Она оказалась полезной не только как развлечение, но помогла создать отличные наглядные материалы, знакомящие трудящихся с работой по освоению Крайнего Севера.

В 1936 г. ледокол «Ермак» привез для Диксона звуковую передвижку. Установливать ее нужно было в поселке «Старый Диксон», где сосредоточивалось большинство жителей. Для питания кинопередвижки потребовался источник переменного тока, которого в поселке не было.

Подходили октябрьские торжества. Диксон ожидал гостей-охотников. Очень хотелось показать им звуковое кино.

Ввиду того, что в поселке «Старый Диксон» источника переменного тока не было (все основное силовое хозяйство на Новом Диксоне в 5 километрах от старого), мы срочно занялись изготовлением генератора переменного тока, специально для кинопередвижки. Нужен был генератор однофазного переменного. тока. Сделали его из двухполюсного 1-киловаттного мотора постоянного тока.

6 ноября 1936 г. зимовщики полярной станции и гости-охотники из окрестностей впервые на Диксоне смотрели и слушали звуковое кино.

Сейчас зуковые киноустановки имеются в обоих поселках Диксона. Кинокартины регулярно демонстрируются, обновляются с прилетом самолетов и во время морской навигации.

Потом занялись мы обслуживанием всяких хозяйственных и бытовых нужд.

Много времени и сил у коллектива зимовщиков отнимала заготовка топлива, особенно ручная распиловка плавника.

В 1936 г. мною была предложена конструкция циркуляционной электропилы. Производственное совещание предложение одобрило.

При самом деятельном участии моих товарищей, электротехников Ромащенко и Коренева, станочная циркуляционная пила горизонтально-качающегося типа была построена.

В работе наша пила показала себя прекрасно. Бригада из четырех человек за 3—4 часа работы на пиле заготовила дрова на всю зиму для всего поселка. Бревно толщиной до 150—200 миллиметров перерезалось за 3—4 секунды.

Коллектив работников силовой станции хорошо поработал также над вопросом водоснабжения силовой станции, бани и жилого дома. В вечной мерзлоте с помощью аммонала был отрыт котлован объемом около 8 кубических метров. Туда по мере таяния снега и тундры собиралась чистая вода. У силовой поставили цистерну объемом в 40 кубических метров. От котлована к цистерне, а от нее к бакам бани и жилого дома механики проложили трубы.

Я взял на себя монтаж циркуляционной помпы. Помпу спарил с электромотором, а весь агрегат смонтировал на одной раме, сделанной из углового железа. У котлована соорудили деревянную будку, в которой и был установлен агрегат для подачи воды. Линию к электромотору подвели от ветро-электростанции.

В котловане ежедневно набиралось до пяти кубометров воды. Надо было только подойти, включить рубильник и через 30—40 минут вся вода перекачивалась в баки.

Такая система водоснабжения вполне обеспечивала нужды поселка Новый Диксон. Раньше вода доставлялась из ручья. Возили ее в небольших цистернах на тракторе. Трактору приходилось ходить по исключительно неблагоприятной почве раскисшей глинистой тундры. На работы по завозу воды уходило очень много времени. От всех этих неудобств зимовка избавилась.

Потом на чердаке жилого дома мы устроили бак, от которого провели водопровод на кухню и в умывальню. Таким образом, в доме имелось электричество, водопровод, фотоателье, телефон, радио и даже звуковое кино.

ОСВАИВАЕМ ЭНЕРГИЮ ВЕТРА

Еще в 1934 г. на Диксоне был установлен ветродвигатель типа «Д-8» с генератором в 3 киловатта, опытной конструкции Центрального ветроэнергетического института (ЦВЭИ).

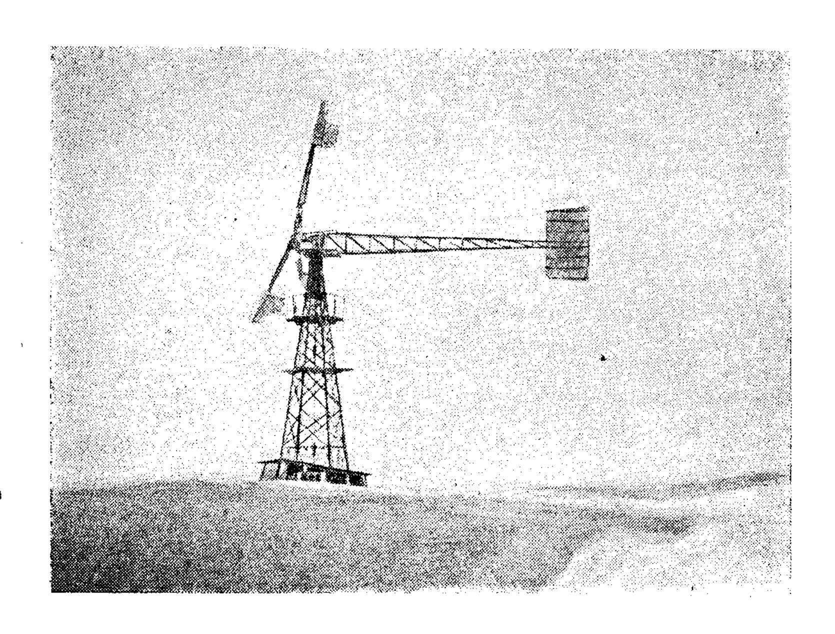
С этой машиной пришлось много повозиться. В работе двигатель «Д-8» показал себя плохо. Ненадежно выполненный в конструктивном отношении он не был рассчитан на силу ветра района острова Диксона. Двигатель «Д-8» плохо поддавался регулированию. Отрегулированный на силу ветра в 6—7 баллов при ветре сильнее 7 баллов он начинал вращаться в обратную сторону. Отрегулированный на более сильные ветры он плохо запускался. Сильные ветры в 25—28 метров в секунду почти всегда выводили ветродвигатель из строя.

Мы единодушно пришли к выводу, что такой двигатель несмотря на хороший принцип действия для работы в Арктике совершенно не пригоден. В августе 1937 г. он был законсервирован.

Нам пришлось производить монтаж и эксплоатацию привезенного нового ветродвигателя ЦВЭИ «Д-12». Эта машина с генератором постоянного тока в 10 киловатт построена в основном по принципу модели «Д-8», но с рядом конструктивных усовершенствований.

Учитывая недостатки двигателя «Д-8» при монтаже двигателя «Д-12», я обратил особое внимание на аккуратную сборку деталей махового колеса, стабилизаторов поворотной части крыльев, механизма пуска и всех остальных деталей управления.

После сборки крыльев, перед подъемом их были несколько раз тщательно проверены углы атаки стабилизаторов, неправильная установка которых могла



Ветродвигатель «Д-12» на Новом Диксоне

повести к разносу махового колеса, размах крыльев которого достигал 12 метров, а критическое число оборотов в минуту — 80.

Монтаж двигателя продолжался ровно месяц. Работала на монтаже постоянная бригада. Заранее был составлен подробный график монтажных, такелажных и плотничьих работ с учетом количества людей, необходимого на каждый рабочий день.

По проекту под лебедкой и генератором должен был быть цементный фундамент. Из-за того что котлован достаточной глубины сделать не удалось, уровень установки нижнего редуктора и генератора приподнялся на 80 сантиметров от пола. Поэтому приходилось подводить под машины высокий цементный столб.

Цемента на станции была мало. Кроме того уже наступили морозы, которые мешали производству цементных работ. К счастью Арктика хорошо научила «шевелить мозгами», искать выход из каждого затруднительного положения. И на этот раз выход нашли довольно простой. В ближайшей бухте мы отыскали несколько толстых бревен диаметром до 80 сантиметров и из них связали деревянную раму. Установили ее на четырех цементных столбах, являющихся фундаментами ног мачты. Два обструганных толстых бревна положили поперек этой рамы и на них установили лебедку и генератор. При настиле пола бревна аккуратно были зашиты досками. Таким образом получился вполне надежный фундамент из толстых бревен, впоследствии целиком оправдавший себя при работе двигателя.

Монтаж двигателя наша бригада обещала закончить к годовщине Октябрьской Социалистической Революции. План был выполнен на 10 дней раньше срока.

В первые дни испытания выяснилось, что при 60 оборотах в минуту двигателя генератор имеет только 2 000 оборотов в минуту и дает напряжение до 120 вольт. Для зарядки аккумуляторных батарей с последовательной схемой соединения всех 64 элементов требовалось напряжение в 160 вольт.

Нужно было либо увеличить обороты махового колеса двигателя либо уменьшить диаметр шкива у генератора с тем, чтобы повысить число его оборотов.

Повысить обороты махового колеса я не рисковал. При бóльших оборотах махового колеса центростремительные усилия, возникающие в массе крыла, превышали расчетные допуски. Оставалось только одно — сменить у генератора заводской шкив на шкив меньшего диаметра. К этому времени я в совершенстве освоил производство шкивов, делая их из фанеры, которая оказалась подходящим материалом для изготовления шкивов, сравнительно небольших размеров. Наши фанерные шкивы ни-

когда не рассыхались, не боялись сырости и не скалывались.

Набирая пачку квадратных листов фанеры, просверлив предварительно в центре квадрата отверстие, я зажимал их двумя металлическими оправками и специальным стяжным болтом, а затем на токарном станке обтачивал до необходимого диаметра. После этого стяжной болт немного ослаблялся, фанера погружалась в масло и хорошо пропитывалась. Далее в металлических оправках и фанере сверлились сквозные отверстия и заготовка шкива туго стягивалась болтами. Затем шкив освобождался от центрального болта, снова устанавливался на токарном станке для окончательной расточки отверстия по диаметру вала.

В данном случае шкив был изготовлен диаметром в 200 миллиметров. Замена заводского шкива, имеющего диаметр в 240 миллиметров, повысила обороты генератора, а следовательно, и напряжение генератора до необходимых величин.

Годичная эксплоатация ветродвигателя «Д-12», тщательное исследование его поведения при разных ветровых режимах показали, что двигатель такой конструкции вполне пригоден для нормальной эксплоатации и дает дешевую энергию.

Наряду с этим были обнаружены существенные недостатки в конструкции. Например неудобным оказался пуск и остановка двигателя. В работе всегда могут быть случаи срочной остановки двигателя. Для этого приходилось влезать на самую верхнюю площадку мачты. Это неудобно не только при срочных остановках, но и при нормальной работе. В полярную ночь при ветре, достигающем 30 метров в секунду, в пургу и жгучие морозы не особенно приятно взбираться на самую макушку мачты. Тесные люки очень неудобны, крышки быстро захлопывает ветром, причем они всегда грозят ударом по голове.

Отсутствует на двигателе тормозное приспособление, необходимость которого всегда ощущается. Ненадежно выполнен тяговой механизм управления стабилизаторами. Очень неудачна конструкция натяжного линекса для ремня. В работе он неудобен и часто ломается. Небрежно выполнен кожух нижнего редуктора. Масло, смазывающее рабочие шестерни, поэтому всегда выбрасывается.

Все эти недостатки могут быть устранены в заводских условиях. Тогда ветродвигатели «Д-12» можно будет без оговорок отнести к числу лучших ветродвигателей.

Наша ветро-электроустановка поработала неплохо. За 12 месяцев 1937—1938 г. при напряжении 140 вольт и общей продолжительности 1 015 часов она дала 38 102 ампер-часов. Но это, конечно, еще не дает истинной картины возможностей двигателя при использовании полной энергии и всех скоростей ветра выше 6 метров в секунду в течение года.

Полученные нами для нужд радиоцентра 38 102 ампер-часов составляют примерно только 1/5 того, что можно получить за год, используя двигатель на предельных нагрузках. А если учесть уже проверенную возможность работы при сильных ветрах, которые господствуют на Диксоне значительную часть года и могут увеличить мощность ветроустановки до 20 киловатт, то получение 250 000 киловатт-часов дешевой энергии от одного двигателя «Д-12» за год можно считать вполне реальным.

ПОХОД НА МЫС ЛЕСКИНА

На станции был заведен такой порядок, что никто не стеснялся обращаться друг к другу за любой консультацией. Взаимная техническая помощь, честная критика и самокритика на производстве, своевременное исправление замеченных в работе недостатков обеспечивали успех нашей работы.

Электрооборудование и аппаратура находилась буквально на всех участках станции. Ими пользовались и механики, и радиотехники, и научные работники. Неопытное обращение могло, конечно, привести к порче оборудования. Поэтому большое значение мы придавали освоению технического минимума на каждом рабочем месте.

С работниками, которые эксплоатировали электрохозяйство, я провел ряд занятий по основам электротехники и простейшим правилам эксплоатации. Успех наших рационализаторских нововведений заинтересовал и других зимовщиков в повышении технического уровня, в рационализации рабочего места. Механики тт. Кулигин и Якубов, радиотехник т. Зюбанов проявили особенно большой интерес к электротехнике.

Сейчас, после годичного отдыха, тт. Кулигин и Якубов снова вернулись на Диксон и работают там по-стахановски.

Техническую помощь приходилось оказывать также и судам, приходящим в бухту, прилетающим самолетам и близлежащим зимовкам. В 1936 г. на исходе полярной ночи Диксон получил сообщение с мыса Лескина о том, что находящаяся там полярная станция нуждается в помощи. На Лескине вышли из строя двигатели «Л-3», что угрожало срывом связи и особенно передач метео-сводок, необходимых для обслуживания предстоящих перелетов. Кроме того зимовка осталась без электроосвещения, не могла слушать радиопередач. Аккумуляторы для передатчика заряжались вручную, что едва позволяло поддерживать связь с Диксоном.

Комсомольская организация Диксона приняла решение послать для оказания технической помощи полярной станции мыса Лескина бригаду специалистов-комсомольцев. В бригаду вошли радиотехник Харитонович, механик Богачев, физиолог Байченко и я.

Весь январь бригада тренировалась, собирала все необходимое для лыжного похода. В сумерках оканчивающейся полярной ночи, по скованному льдом бездорожью Усть-Енисея, предстояло пройти 500 километров. С собой захватили запасные части для Лескина, кинопередвижку, продовольствие, спальные мешки, комплект запасных лыж, литературу, газеты. 350 килограммов груза были вполне приличной нагрузкой для идущей с нами собачьей упряжки.

1 февраля был морозный день. Берега Диксона закрыл туман. Мы стояли, окруженные провожающими. Каждый старался сказать что-нибудь в напутствие. Собаки, впряженные в нарты, как бы выражая свое нетерпение, неистово лаяли, рвались из лямок и не хотели спокойно сидеть. Начался поход.

Трудным был первый день. Вначале мы не поспевали за собаками, а потом они выбивались из сил и не везли нарты. Вскоре был найден нормальный темп. Собаки остепенились и мы хорошо поспевали за ними.

Первый восход солнца после трехмесячной полярной ночи настиг нашу бригаду в пути.

По пути до мыса Лескина удалось посетить четыре поселения охотников на пушного зверя Енисейского побережья. В теплых уютных избушках промышленников нас горячо встречали. Приятно было после 8—10-часового пребывания на 40-градусном морозе, освободившись от меховой одежды, утолить жажду горячим чаем.

В пути ориентировались по компасу, ветру и снежным застругам. В безоблачную погоду шли по звездам. 7 февраля в течение шестнадцати часов продолжался поход через Усть-Енисей. Чувствовалась близость жилья. Напрягая зрение, старались разглядеть в полумраке ночи домик зимовки. Сильно уставали глаза. И только метрах в 200 мы заметили силуэт жилого дома — показался свет «летучей мыши». Радость наша была велика. Но еще больше обрадовались четыре зимовщика полярной станции мыса Лескина, которые уже волновались из-за нашего долгого отсутствия.

Вечер прошел в дружеской беседе.

Через два дня на станции работали оба двигателя, и рация была полностью восстановлена. Наша бригада побывала на пушной фактории. Кочевой совет созвал большое собрание кочевого населения — ненцев. Беседовали с ними через переводчика. Потом демонстрировали кинокартину. Ненцы мыса Лескина впервые смотрели кинофильм. Картина произвела на них огромное впечатление. Они вскакивали с мест, щупали экран, обращались к нам с многочисленными вопросами. А когда в кинохронике на правительственной трибуне во

время парада показался товарищ Сталин — все узнали любимого вождя и раздались радостные крики: «Талин Саво!», «Талин Саво!» («Сталин хорошо!»). Мне пришлось эти кадры показывать несколько раз.

На обратном пути мы сделали более длительные остановки у промышленников, поселения которых разбросаны по всему побережью. Провели много бесед, читали вслух литературу, в домах охотников демонстрировали кино.

21 февраля нас тепло встретили диксоновцы.

После нашего посещения полярной станции мыса Лескина зимовщики поддерживали с нами регулярную связь, часто обращались за советом по самым разнообразным вопросам. По радио я консультировал их, как лучше заряжать аккумуляторные батареи, как правильнее отремонтировать генератор и т. п. Неполадок на Лескине больше не было.

НЕКОТОРЫЕ ИТОГИ

За все три года на радиоцентре не было ни одного перебоя в работе по вине электрической части силовой станции, не было ни одной аварии электрического оборудования.

У нас были заведены ежемесячные планы работ, где предусматривались все ремонты, профилактический осмотр оборудования, систематическая чистка и покраска оборудования. Выполнение этого детального плана работ тщательно проверялось на производственных совещаниях работников силовой станции.

Расход электроэнергии за два года по сравнению с 1935/1936 г. был сокращен на 93 040 киловатт-часов. При ориентировочной стоимости одного киловатт-часа для Диксона в 1 р. 50 к. это составляет экономию в 139 560 руб.

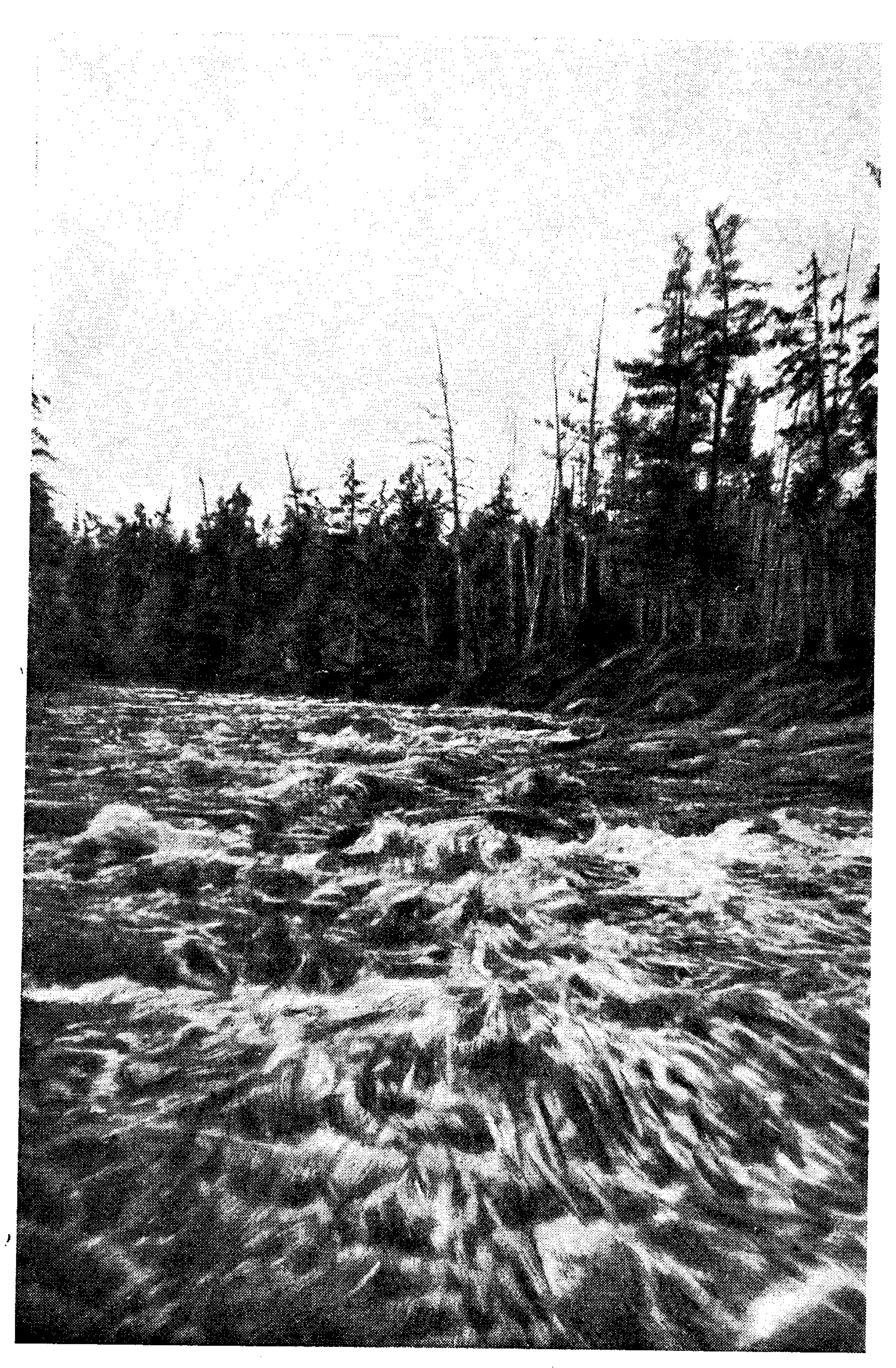
Расход электроэнергии на собственные нужды и тепличное хозяйство остался примерно постоянным. Таким образом экономия составилась почти полностью за счет радиоцентра, хотя производительность его по обмену слов выросла в три раза. За последние месяцы 1936 г. месячный обмен слов исчислялся в 300 000 слов. В 1938 г. обмен достиг миллиона слов в месяц!

Внедрение стахановских методов, творчество в труде позволило значительно повысить производительность электротехников, сосредоточить к концу зимовки полноценное обслуживание всего электрохозяйства острова Диксон в руках одного человека.

Последние дни после прибытия смены я использовал для передачи опыта сменяющему меня работнику. Рассказал ему о предложениях по улучшению работы ветро-электростанции, которых мы не успели осуществить, о намеченных планах работы по всему электрохозяйству.

Диксон сделал меня патриотом Советской Арктики. Сообщения, приходящие с острова и рассказывающие о работе наших агрегатов, попрежнему волнуют меня. Ведь в строительство Диксона вложена немалая толика труда, который в нашей стране стал делом чести, славы, доблести и геройства.

● ● ●



Река Средняя Пелядка после сильных дождей

На судоремонтном заводе в Мурманске

Л. ФРЕНКЕЛЬ

Инженер механо-сборочного цеха Мурманского судоремонтного завода

ПЕРВЫЕ МЕСЯЦЫ РЕМОНТА СУДОВ

Поставленная XVIII съездом ВКП(б) перед работниками Севморпути задача — превратить к концу третьей пятилетки Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль — требует создания большого арктического флота.

Работая в трудных условиях Севера, арктический флот должен своевременно и регулярно ремонтироваться. Как корпус, так и все механизмы корабля перед навигацией должны проходить обязательную проверку. Мурманский судоремонтный завод обязан стать здравницей арктических кораблей.

Строительство завода еще не закончено, но сданные в эксплоатацию цеха первой очереди — механо-сборочный, литейный, кузнечный и некоторые подсобные, уже дают возможность заняться судоремонтом.

Цеха завода оснащены первоклассным, современным оборудованием. На наших станках можно обрабатывать самые сложные детали. Мурманский завод, в техническом отношении, является одним из передовых судоремонтных заводов Советского Союза.

По призыву Ивана Дмитриевича Папанина на строительство завода приехали с разных концов Советского Союза тысячи комсомольцев. Из них завод и начал готовить себе кадры постоянных рабочих.

Еще до пуска первой очереди, в старых механических мастерских начали мы обучать молодежь судоремонту. Много комсомольцев было послано учиться на другие судоремонтные заводы Мурманска. Для остальных рабочих была организована техническая учеба на месте.

Получив в ремонт несколько небольших судов, наша молодежь на конкретной работе начала овладевать техникой дела. Трудно было вначале без квалифицированных мастеров, без инженеров и техников. Не у кого было перенимать опыт работы по судоремонту. Но несмотря на все трудности, наши комсомольцы быстро стали овладевать техникой. Освоили все сложное оборудование механо-сборочного цеха, начали разбираться в механизмах корабля и научились их ремонтировать.

Первым серьезным испытанием для нашего цеха была подготовка судов к зверобойной кампании 1939 г. У стенки стояли ледокольные пароходы «Малыгин» и «Русанов», зверобойные суда «Нерпа», «Мурманец» и другие. Нужно было правильно расставить силы, орга-

низовать труд, выдержать сроки и дать хорошее качество ремонта.

Трудности были немалые. Работа часто тормозилась из-за недостаточной организованности, неумелого планирования и неправильной расстановки людей. Но все эти трудности молодой коллектив завода преодолел и суда своевременно вышли в море. Руководство Главсевморпути поздравило коллектив завода с первой победой.

За это время на заводе выросли замечательные люди, стахановцы и ударники, стахановские бригады. Например, молодой стахановец механо-сборочного цеха Виктор Иванов пришел на завод токарем третьего разряда, а сейчас уже работает по 5 разряду и выполняет самые сложные и ответственные детали. Он выполняет производственные нормы на 250—300%. За стахановские методы работы и высокое качество продукции тов. Иванов награжден похвальной грамотой Главсевморпути.

Токарь Липунов, благодаря умелой организации рабочего места и уплотнению рабочего дня, добился выполнения норм в среднем на 270—300%.

Слесарь стахановец Попов показал хорошие образцы работы на ремонте зверобойного судна «Мурманец», производственные задания он выполняет на 170—200%.

Хороших показателей добилась в своей работе бригада слесаря Постникова.

Высокие показатели производительности труда дает расточник т. Кормильцев, который в течение шести месяцев овладел техникой своего дела и выполняет сейчас нормы на 350%.

На ремонте главной машины и других механизмов ледокола «Русанов» прекрасно работала комсомольская бригада Абиха, под руководством мастера т. Гущина. Молодежь, никогда не работавшая на ремонте кораблей, одновременно училась и выполняла сложные задания в срок.

В процессе работы было вскрыто много недостатков. Коллектив убедился на что следует обратить внимание, чтобы в дальнейшем избежать этих недостатков. Они заключаются в следующем: на заводе отсутствует межцеховое планирование, плохо налажен технологический процесс, неправильно расставлены инженерно-технические силы, нет внутрицехового планирования, недостаточно используется имеющееся оборудование.

Особенно эти недостатки сказались в механо-сборочном цехе, так как он является самым крупным цехом и обычно первым приступает к ремонту судна и последним заканчивает его.

Плохое выполнение технологических процессов при обработке деталей нередко приводило к тому, что на станок попадала не подготовленная деталь, так как технолог и мастер заранее не продумали технологический процесс. Из-за отсутствия внутрицехового планирования зачастую те детали, которые нужны по ходу сборки механизмов в последнюю очередь, обрабатываются вначале, и наоборот. Такое положение влечет за собой срывы сроков ремонта и вызывает простои в бригадах.

В ремонтном деле многие детали выполняются по образцам. Работа эта требует четкости в прохождении детали по цеху и четкой связи между механической и сборочной группами цеха. Отсутствие этой четкости приводило к задерживанию деталей на отдельных операциях, а иногда и к потере их. Располагая прекрасным современным оборудованием, мы не всегда умеем его использовать. Вместо того, чтобы быстро и точно обработать деталь на станке, мы это делали иногда вручную.

Мы принимали все меры, чтобы эти недостатки ликвидировать.

Теперь расстановка инженерно-технических сил изменена. Многие инженеры и техники переведены из отделов в цеха, где они приносят гораздо больше пользы производству.

Сейчас в механо-сборочном цехе разработана система внутрицехового планирования, установлена техническая документация, уточнена структура всего цеха. Основной упор взят на своевременную подготовку производства.

Особое внимание нужно уделить работе мастеров. Так как отсутствовал твердый план работы цеха и каждого участка, это зачастую смазывало ответственность мастера за выполнение ре-

мента в установленные сроки. Наши мастера еще недостаточно уделяют внимание подготовке рабочего места, борьбе за высокое качество продукции и снижение себестоимости ремонта.

Отсутствие на заводе твердых норм создает большие трудности для наших технологов-нормировщиков. Для того, чтобы устранить внутри цеха расхождения в нормах на одни и те же работы, мы сейчас систематизируем нормы, используя для этого опыт передовых бригад и стахановцев.

Чтобы успешно выполнить план и овладеть техникой ремонта, нужна повседневная общественно-политическая работа со стахановцами и ударниками, со всем коллективом наших рабочих и инженерно-технических работников.

Некоторые сдвиги уже есть, но они еще недостаточны. На заводе регулярно проводятся совещания стахановцев, на которых происходит обмен мнениями между стахановцами и ударниками, принимаются конкретные предложения по улучшению работы.

Для обмена опытом, некоторые рабочие посылались на другие мурманские судоремонтные заводы. Организована техучеба, которой руководят квалифицированные механики, мастера, инженеры.

Основные кадры командного состава нашего цеха,— технологи, плановики, мастера,— это наши выдвиженцы, вчерашние стахановцы и ударники. У них еще иногда нехватает культуры и организационных навыков. Нужно много, кропотливо, заниматься с каждым товарищем в отдельности. Нужно им помочь организовать стахановскую работу.

Нашему заводу, оснащенному передовой техникой, нужна передовая организация производства. Этому вопросу руководители завода и отдельных участков должны уделить исключительное внимание.

За восемь месяцев весь коллектив рабочих, служащих, инженеров и техников накопил уже солидный опыт.

Учитывая и анализируя все ошибки, исправляя их на ходу, коллектив судоремонтников с честью справится с поставленными перед ним задачами, обеспечит высокое качество ремонта арктических кораблей.

Развернувшееся социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки — является залогом наших успехов.

● ● ●

А. ПАРХОМОВ

Кузнец — стахановец Мурманского судоремонтного завода

В НОВОМ ЦЕХЕ

В новом кузнечном цехе Мурманского судоремонтного завода я начал работать с начала его существования. На нашу долю выпала почетная задача — осваивать кузнечное дело в цехе, построенном по последнему слову техники, оборудованном новейшими механизмами. Но и трудности на нашу долю выпали не малые, так как приходилось осваивать новые машины и организовывать свою работу применительно к новым условиям.

Мудрое сталинское указание — выжать из техники все, что она вообще способна дать — стало одним из главных моментов в нашей работе.

Работая в новом цехе, мы с каждым днем все больше и больше убеждались какие у нас колоссальные возможности к поднятию производительности труда. Придя в цех я прежде всего задался целью максимально освоить технику кузнечного дела, стараться внести в свою работу элементы рационализации, максимально использовать механизмы, работать по-стахановски.

В поднятии производительности труда кузнецов огромное значение имеет всевозможный подсобный инструмент. Мы с самого начала взялись за его производство. Вместе с подручным мы изготовили для цеха много штампов всевозможных форм и размеров, правые и левые топоры, квадраты, передавки, жимки и т. п. С помощью этих инструментов не только повышается производительность труда, но в значительной степени облегчается и труд кузнеца.

Мы взяли себе за правило — какую бы деталь ни приходилось нам делать, обязательно постараться найти наиболее простой способ ее изготовления, который бы экономил время и улучшал качество продукций.

За два года работы на судоремонтном заводе мною было внесено шесть различных рационализаторских предложений.

Однажды кузнечный цех получил заказы на изготовление большого количества крепежных изделий: болтов, гаек, скоб. Болты надо было делать из круглого железа диаметром $^5/_8''$, $^7/_8''$ и $1''$. Когда приступили к порубке прута, то оказалось, что вручную можно было нарубить за час только 150—200 кусков. Такая норма конечно чрезвычайно низка. Надо было придумать способ наиболее быстрого и дешевого изготовления отрезков для болтов. Тогда мы решили использовать для этой цели находящийся в цехе пневматический молот марки «Бише». Правда, кое-кто из административно-технического персонала усиленно возражал против этого, утверждая, что это технически невыполнимо и молот испортится. Когда же мы сделали штамп для рубки заготовок, и в присутствии технической комиссии был продемонстрирован весь процесс рубки на пневматическом молоте, результаты превзошли все ожидания.

Штамп был сделан из стали, основание его 120×120 мм. К верхней части приделали две лапы, с помощью которых штамп крепился к бабе молота для устойчивости. На поверхности штампа сделаны два паза. По одному из них передвигается железный прут, предназначенный для прорубки, причем до половины паз имеет углубление в 30 мм, а затем в 60 мм. Второй паз под прямым углом пересекает первый и служит для направления верхнего ножа. В дан-

ном случае ножем служил обычный стальной квадратик, сечением 25×25 мм. Когда боек молота ударяет по квадратику, последний прижимает прут к режущей стенке ножа — штампа и отсекает его.

С помощью такого штампа нам удавалось делать по 2 500—3 000 кусков в час.

Перед началом работы необходимо продумать весь технический процесс изготовления той или иной детали. В своей работе мы старались насколько возможно заменять ручной труд машинным.

Недавно нам предложили изготовить 100 штук рымов блоков. На эту работу полагалось 200 часов. Решив рационализировать процесс изготовления рымов, мы применили способ штамповки рымов в спадках, с последующей просечкой заусенцов пуансоном. Для этого был сделан соответствующий спадок, с помощью которого и штамповался рым. После этого, на внутренней части рыма образовывался заусениц. Раньше эти заусенцы мы вырубали вручную, при применении же пуансона это устранялось. Благодаря применению паунсона всю работу мы выполнили за 100 часов. Приведу еще пример рационализации. Нам было предложено сделать несколько буровых ложек. За каждую такую буровую ложку, по расценкам выплачивалось 22 рубля. Сложность изготовления ее заключалась в том, что ложку делали цельной. Тогда мы решили сделать ее из двух частей: цилиндра и вставного стального ножа, который приваривается к цилиндру. Опыт показал, что такой нож значительно лучше режет грунт и продолжительнее работает, чем при прежней конструкции. После того как нож изнашивается, его значительно легче заменить новым, чем при изготовлении буровой ложки цельной, так как исключается необходимость отрезать трубу и вновь загибать ее концы. Благодаря новому способу изготовления буровых ложек, стоимость их снизилась с 22 рублей до 8, т. е. почти втрое.

Успех в работе, в перевыполнении норм выработки во многом зависит от уплотнения рабочего дня, подготовки рабочего места, своевременного приготовления нужного инструмента. Из этих элементов складывается основа стахановского труда. Приведу пример, как мы уплотняем свой рабочий день. Если нам, например, поручают поковку крупных деталей, мы обязательно требуем от мастера дополнительной работы по поковке мелких деталей. Когда крупная деталь идет в нагрев, свободное время используем на поковку мелких деталей, уплотняя, таким образом, свой рабочий день и повышая производительность труда. Благодаря такой рационализации своего труда, мы добились выполнения норм в среднем на 203%.

Однако, у нас есть еще много неполадок в организации труда. Всем коллективом мы стараемся их исправлять, даем советы нашим руководителем — администраторам.

У нас на заводе, например, не ведется работа с изобретателями, нет Бюро рационализаторских предложений и изобретений. В моих изобретениях и рационализаторской работе никто мне не помогает.

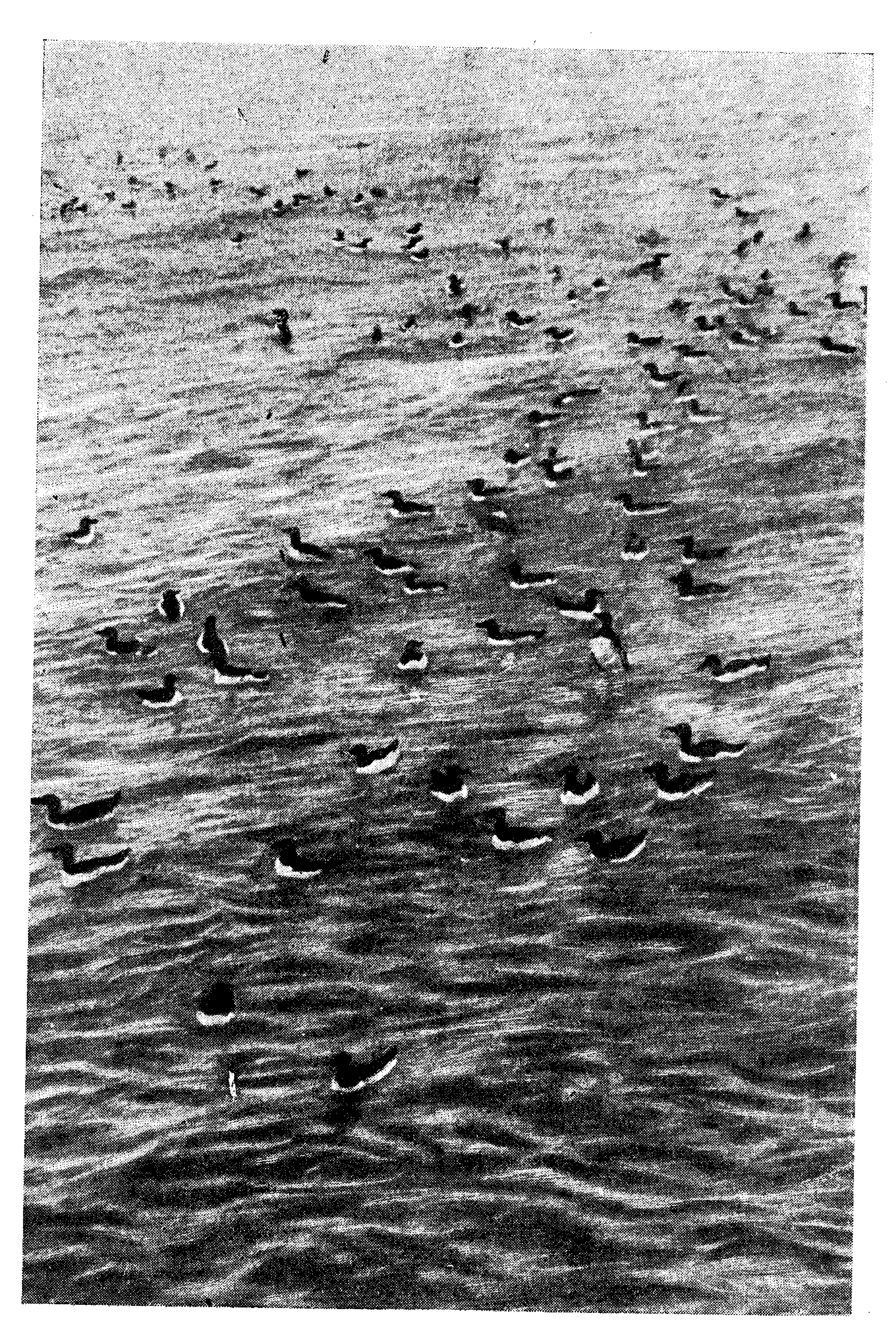
На заводе меня уже пять раз премировали. Руководство Главсевморпути наградило меня значком «Почетного полярника».

То внимание, которым окружили нас, стахановцев, партия и правительство обязывает нас с еще большей энергией и энтузиазмом повышать свои производственные показатели.

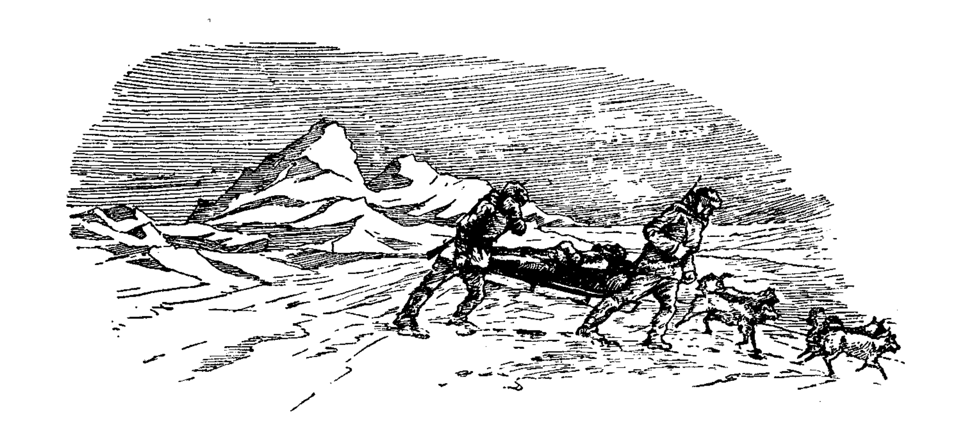
Свой многолетний опыт работы, (а он у меня составляет 25 лет), я стараюсь передать своим товарищам по работе.

Работать на одном из крупнейших судоремонтных заводов Советского Союза, каким является наш Мурманский судоремонтный завод, — это большая честь. Мы приложим все силы, все свое умение и старание к тому, чтобы оправдать это доверие. Будем ремонтировать корабли арктического флота быстро и высококачественно, так, чтобы им не страшны были ни льды, ни бури.

● ● ●



Кайры



Н. и В. ВОРОНЦОВЫ

ПАМЯТИ Г. Я. СЕДОВА

(К 25-летию гибели отважного полярника)

В снегах и льдах, там — на краю земли
Лежит Седова дальняя могила...
Два друга в ней героя погребли,
И вьюга пеленой ее покрыла.
И плакали друзья, но капли этих слез
Сушил и леденил арктический мороз.

Отважный капитан, отдавший жизнь идее,
Забытый и больной — не выдержал борьбы.
Прекрасный подвиг был ненужною «затеей»
В глазах бездарнейших властителей судьбы.
Он сдаться не желал, хоть силы и слабели,
И двигался вперед к своей заветной цели.

В жару, без сил, измученный цынгой,
Стремился к полюсу, считая параллели.
Искал короче путь в пустыне снеговой,
По компасу следил, но руки леденели...
Со стоном падая на дно своих саней,
Он умолял: «Вперед... вперед... скорей!»

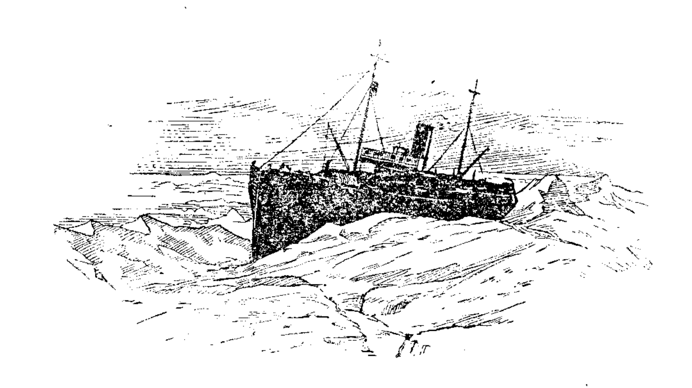
И вдруг в бреду, в своем последнем сне,
Родное море видит он и солнце,
Что всюду — на песке и на волне —
Рассыпало блестящие червонцы...
Рыбачью лодку... мать... сурового отца
С огромным неводом у старого крыльца...

А рядом с ними он — мальчишка босоногий,
Безвестный сын азовских рыбаков...
Вот перед ним — извив степной дороги...
Вот желтая кайма родимых берегов...
Тропа в степи... И снова, ночью темной,
Уходит он по ней упрямый и бездомный...

Где сон? Где явь? Кружится голова,
И сердце, наконец, не вынесло недуга...
«На север! К полюсу!» — последние слова
Услышали два преданные друга.
Так за мечту свою среди полярных стран
Погиб Седов, отважный капитан...

Он жаждал мир узнать и на своем пути
Изведал радость встреч и горечь расставанья...
Как было тяжело порой ему итти,
Какой ценой добыто право «знания»...
Вся жизнь прошла в борьбе с враждебною средой,
И полюс был его последнею мечтой.

Прошли года... Советская страна
Арктические дали победила.
Она героев помнит имена
И имени Седова не забыла!
И в эти дни в стране полярных льдов
Отдаст ему салют наш ледокол «Седов».



С. НАГОРНЫЙ

РЕПЛИКА ПРОФЕССОРУ В. Ю. ВИЗЕ

Двадцать пять лет назад погиб Седов. Спутник Седова на «Святом Фоке» В. Ю. Визе отметил этот печальный юбилей статьей в третьем номере журнала «Новый мир». Подзаголовок «Из дневников участников экспедиции» особенно увеличивает интерес к этой статье. В значительно сокращенном виде эта же статья была помещена и в третьем номере журнала «Советская Арктика».

К сожалению, статья профессора Визе по существу дает искаженное представление о личности Седова и неправильно ориентирует читателя.

Назвав Седова в начале статьи «героем», «выдающейся личностью», «одним из отважнейших русских исследователей Арктики», профессор Визе вслед за этим приводит выдержки из своего дневника 1912—1914 гг., из которых явствует нечто совсем иное.

Рассмотрим отрывки в том порядке, в каком они расположены в статье.

Запись 27 августа 1912 г. повествует о том, как Седов пришел в ярость и отдал бессмысленное приказание сбросить с борта «Фоки» нужный груз, когда администрация архангельского порта не согласилась из-за перегрузки выпустить судно экспедиции в плавание.

Запись 18 сентября, сделанная у Панкратьевского полуострова (Новая Земля), рассказывает о намерении Седова итти пешком по пловучим льдам с Новой Земли на Землю Франца-Иосифа. Автор дневника записал и свое тогдашнее отношение к этому плану: оно проникнуто благоразумной трезвостью, а также жалостью к «бедняге» Седову.

22 с е н т я б р я. Седов говорит: «Вот хорошо бы зазимовать на Земле Петерманна!». Эта запись прямо подчеркивает географическую неосведомленность Седова, ибо все знают что Земля Петерманна — миф.

23 сентября отмечено, что «Фока» застрял во льдах, а 25 ноября записано следующее: «На зимовке в бухте Фоки Г. Я. все продолжает думать о полюсе. О н у п р я м и н а и в е н[1]. В феврале он хочет отправиться отсюда, с Новой Земли, пешком, на Землю Франца-Иосифа. По плану одним из участников этой «прогулки» являюсь я. Самое печальное не то, что н е л е п не только план зимнего похода с Новой Земли на Землю Франца-Иосифа, но и поход с Земли Франца-Иосифа на полюс. Н у ж н о с о в е р ш е н н о н е з н а т ь п о л я р н у ю л и т е р а т у р у, ч т о б ы с т а к и м с н а р я ж е н и е м, к а к н а ш е, м е ч т а т ь о п о л ю с е».

Этой записью подчеркивается не только невежество «упрямого и наивного» Седова, но и то, что несбыточность, н е л е п о с т ь его планов была ясна профессору Визе уже в самом начале экспедиции.

18 д е к а б р я. На «Фоке» играют в винт на папиросы и «больше всех увлечен игрой Г. Я. Седов».

Вслед за этим автор статьи приводит отрывок из своего письма, посланного летом 1913 г. с Новой Земли. Характеристика Седова в этом письме содержит несколько интересных деталей, положительно рисующих Седова. Но вслед за этим в нескольких дневниковых записях дается описание тех попыток, которые предпринимал Седов, чтобы освободить от льда «Фоку». Подчеркивается н и к ч е м н о с т ь этих попыток. С обычным благоразумием и проницательностью В. Ю. Визе заранее знает, что ничего из этого не выйдет, между тем как Седов «с о с в о й с т в е н н ы м е м у у п р я м с т в о м х о ч е т п р е о б о р о т ь н е п р е о б о р и м о е».

Сделаем перерыв. Мы изложили все, что счел нужным В. Ю. Визе опубликовать из своего дневника, касающегося первого периода экспедиции — от момента отплытия до похода на Землю Франца-Иосифа. Если поверить Визе, то Седов рисуется как невежда, прожектер, наивный, упрямый, легкомысленный человек. Кроме того он легко впадает в бессмысленную ярость.

---

[1] Подчеркнуто всюду нами.— С. Н.

Мы не можем, да и не собираемся опровергать факты, приведенные в дневнике. Они бесспорны. Мы спрашиваем профессора Визе: для чего понадобилось выбирать из дневника только такие факты, которые в той или иной мере компрометируют Седова?

Почему, сообщая о вспышке ярости, охватившей Седова на архангельской пристани, автор дневника не рассказал, что этому предшествовала нечеловеческая напряженная борьба Седова с разнокалиберными представителями российских властей — от министра до портового чиновника. Царские бюрократы ставили препятствия этому смельчаку и «упрямцу» с поистине злокозненной изобретательностью и ненавистью. Всю подготовку экспедиции Седов вынес на своих плечах. Его обманывали, над ним издевались, ему мешали. Он все преодолел. Накануне отплытия судовладелец Дикин снял с «Фоки» команду. Можно представить себе, до какого напряжения дошла энергия Седова в последние часы, когда рушилось все, что было им создано в борьбе и тревогах, все, что он построил для осуществления единственной цели своей жизни. Глупая, подлая придирка чиновников порта снова ставит его замысел под удар. Немудрено, что его ярость вышла из границ. Хладнокровный же автор дневника сделал свою осуждающую запись...

Поддерживаемая В. Ю. Визе версия о слабости теоретической подготовки Седова была выдвинута еще до экспедиции противниками первой русской экспедиции на Северный полюс. Еще комиссия морского министерства, провалившая проект Седова, установила, что «Седов не ознакомился достаточно с опытом других экспедиций, оставшимся ему до последнего времени совершенно неизвестным». Это была сознательная клевета титулованных врагов Седова.

У Седова был большой личный опыт исследователя. В 1902 и 1903 гг. он плавал на Севере в качестве помощника начальника гидрографической экспедиции на судне «Пахтусов». В 1908 г. он командовал рекогносцировочной экспедицией в Каспийском море. В 1909 г. исследовал устье Колымы. В 1910 г. был с экспедицией на Новой Земле. Достаточно посмотреть его отчеты, печатавшиеся в «Записках по гидрографии», чтобы увидеть, как Седов относился к «опыту других «экспедиций». Он всегда, прежде чем приступить к описанию своих работ, дает краткий очерк о работах предшественников, используя и критикуя их выводы. Может быть эрудиция Седова была и не очень велика (будем помнить, что он был самоучкой, научившимся грамоте в 14 лет), но это был человек, непрерывно приобретавший знания. Из его тетрадей периода последней экспедиции видно, что он и там постоянно читал, делая при этом выписки.

Исследования, произведенные Седовым на Колыме, на Новой Земле и на Земле Франца-Иосифа, обогатили науку. Самый план экспедиции на «Святом Фоке» был строго научным (сейчас мы не говорим о той его части, которая касалась лично Седова и его попытки достигнуть полюса). Профессор Визе знает, что почти одновременно с Седовым отправились на Север две другие русские экспедиции — Русанова и Брусилова. Первый погиб вместе со всеми своими спутниками, второй также погиб, а из его товарищей спаслись только двое. Можно считать, что экспедиция, организованная Седовым, была одной из наиболее благополучных полярных экспедиций, давших в то же время значительные научные результаты.

Седов был подлинным тружеником науки. Составленные им карты и отчеты безупречны. Зимовку на Новой Земле он использовал с максимальной полнотой. Наладив регулярные научные наблюдения в бухте Фоки, он предпринял серию походов на близлежащие острова, затем совершил поход на мыс Литке и описал северо-западный берег Новой Земли. Это были походы, требовавшие не только физического напряжения, но и смелости.

Трудно понять, чем продиктовано желание проф. Визе старательно подчеркнуть «невежество» Седова.

Продолжим рассмотрение дневника, вернее, тех отрывков из него, которые автор выбрал для опубликования.

18 сентября 1913 г. описан случай столкновения Седова с матросом Линником. Седов обругал Линника за то, что тот выразил недовольство порцией водки, показавшейся ему чересчур маленькой. Визе замечает: «Сегодня в первый раз Седов был для меня не товарищем, а только морским офицером. Гнусное влияние среды сказалось даже на этом сильном и светлом человеке».

28 декабря автор сообщает, что Седов, назвав свою санную экспедицию к полюсу «безумной попыткой», заявил, что «все-таки ни за что не откажется от нее, пока у него не кончится последний сухарь».

Несколько следующих записей описывают болезнь Седова. 11 февраля интересное событие: «Видно, нервная система Г. Я. расшатана вконец. Сегодня вечером он просил всех остаться после вечерней молитвы в кают-кампании. Когда все собрались, Седов обратился к команде с диким криком: «Опять среди вас воровство! Я больше вас не буду ни штрафовать, ни судить! Я прямо наповал убью из револьвера. Как начальник полярной экспедиции, я имею право убивать людей! Пойду против своей совести и убью этого мерзавца!». При

этом Г. Я. задыхался, захлебывался и топал ногами...».

15 февраля. Седов отправляется в свой поход. «Гибель этой экспедиции, учитывая смелость, упорство и легкомыслие ее начальника, кажется мне почти неизбежной»,— замечает В. Ю. Визе.

Последняя приводимая в статье запись из дневника сообщает о гибели Седова.

О чем свидетельствуют эти отрывки? Во-первых, они говорят, что Седов был груб и «по-офицерски» относился к матросам.

Во-вторых, они намекают на то, что «легкомыслие» было причиной гибели Седова.

Так как вопрос о непосредственных причинах трагической смерти Седова имеет принципиальное значение, остановимся на нем подробнее. В начале статьи профессор Визе пишет, что для того, чтобы понять, почему Седов пошел на смерть, «надо знать личность Седова и прежде всего знать раздиравшие этого человека внутренние противоречия, вызванные в основном социально-политической обстановкой, в которой протекала деятельность Седова».

Какие же «внутренние противоречия» усматривает автор в личности Седова?

Визе пишет: «Благодаря своей энергии Седов добился того, что сделался «кадровым» морским офицером. Чин старшего лейтенанта, полученный Седовым незадолго до выхода в плавание на «Святом Фоке», был только первой ступенью на манившей его лестнице военно-морской службы. Однако, начав подыматься по ней, Седов никогда не порывал с народом и все время чувствовал себя крепко спаянным с ним...».

Оказывается, «внутренние противоречия», погубившие Седова, произошли оттого, что этот человек был карьеристом, которого «манила» лестница военно-морской службы.

Разберем по порядку. Представление о Седове, как о военно-морском офицере, нуждается в разъяснении. Достаточно заглянуть в его послужной список. 22 апреля 1902 г. он был «определен в службу с зачислением по адмиралтейству». С этого дня и по день смерти он занят делом, пожалуй, более штатским, чем военным — исследованием и нанесением на карту различных вод и морей, лежащих на севере и северо-востоке, на дальнем востоке и на юге России. Он — профессионал-гидрограф, исследователь по призванию и жизненной практике. Лишь во время войны он на короткий срок получает действительно командную должность — служит в Амурской флотилии.

Что же касается до его идеологии, то какая бы она ни была, с офицерской у нее ничего не было общего. Вспомним брошюру, которую в 1908 г. написал Седов. Она называлась «Право женщин на море» и ратовала за трудовое и правовое равенство женщины с мужчиной. Седов требовал признания за женщинами «права на командование морскими торговыми судами» и высказывал несколько общих мыслей, обнаруживающих не только широкий культурный кругозор, но и несомненную прогрессивность взглядов. Характерное замечание встречаем мы здесь у Седова: «О военных кораблях не говорю потому, что считаю существование их вообще непрочным и не соответствующим стремлению человечества». Хорош «морской офицер»!

В. Ю. Визе обвиняет Седова в карьеризме. Его-де «манила лестница» служебных успехов. Если поверить этому, то вся жизнь Седова, представляющая собою трагическую эпопею бесстрашного патриота и работника науки, сжимается до размеров истории заурядного искателя чинов и начальственных милостей. Народной памятью Седов поставлен на пьедестал героя, а в высказываниях В. Ю. Визе он рисуется как мелкий, ограниченный выскочка.

Седов был человеком с ясно выраженными устремлениями. Ничто в жизни его так не прельщало, как возможность открывать и исследовать новые земли и воды.

Сохранились приказы и инструкции Седова. Они рисуют нам человека, исполненного большой и всепоглощающей страстью — стремлением отдать свой труд и всю жизнь родине.

В проекте полюсной экспедиции Седов писал: «...горячие порывы у русских людей к открытию северного полюса проявлялись еще во времена Ломоносова и не угасли до сих пор. Мы пойдем в этом году и докажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг».

Прошли два года, полные трудов и лишений, и 15 февраля 1914 г., уходя в свой роковой поход к полюсу, больной, измученный Седов записывает в книгу приказов:

«Итак, сегодняшний день мы выступаем к полюсу; это событие и для нас, и для нашей родины. Об этом дне мечтали уже давно великие русские люди — Ломоносов, Менделеев и другие. На долю же нас, маленьких людей, выпала большая честь осуществить их мечту и сделать посильное научное и идейное завоевание в полярном исследовании на гордость и пользу нашего отечества».

Так писал он, отправляясь на смерть. И последние слова, записанные им, когда он умирал в палатке близ острова

Рудольфа были также посвящены родине.

Можно ли говорить о таком человеке как о карьеристе?

Теперь о действительных причинах гибели Седова. Объективное изучение личности Седова и материалов показывает, что «безумная попытка» Седова была актом отчаяния со стороны одиночки, видевшего крушение своих планов и надежд, почувствовавшего, что дело его жизни окончательно и непоправимо рухнуло. Седов не желал возвращаться в Петербург, зная, что его там встретят злобным улюлюканьем. Бесспорно, что этот сильный человек нашел бы в себе энергию, чтобы перенести «позор» неудачи. Но он был твердо уверен, что новую попытку итти к полюсу ему теперь уже не разрешат. Отступление имеет смысл тогда, когда оно нужно, чтобы собрать силы и вновь итти в наступление. На взгляд Седова у него не было тыла, не было куда отступать. Следовательно, этот человек единой жизненной цели мог итти только вперед, хотя бы и на смерть. Так он и сделал.

Легкомыслие тут не при чем.

Наконец, о взаимоотношениях Седова и матросов. Судя по дневнику Визе, Седов был каким-то распоясавшимся фельдфебелем. В действительности же известно, что матросы любили Седова и многие из них были готовы делить с ним все труды и опасности. Характерно, что Линник и Пустошный пошли за Седовым «на полюс» добровольно. Авторитет Седова на «Фоке» был непререкаем. Седов был строг, суров, требователен, но не только к другим, а и к себе. Матросы это знали. Пока он жил, на «Фоке» была дисциплина. Когда же его не стало, матросы дважды отказывались подчиниться командованию. Один раз дело дошло до бунта и угрозы стрелять со стороны вахтенного начальника Пинегина.

Линник, которого Седов не раз бранил, пошел с ним на полюс и последние слова Седова были:

— Линник, Линник, поддержи!

Этот же Линник от имени матросов потребовал у офицерского состава «обращения, которому всех вас учил покойный начальник!».

Следовательно, на взгляд матросов, Седов был справедливым начальником.

По поводу эпизода с обнаруженным на «Фоке» воровством хочется в противовес записи В. Ю. Визе привести найденную нами запись самого Седова. Надо иметь в виду, что в команду «Фоки», набранную, по вине Дикина, чуть ли не в 24 часа, попали шкурники. Это было в феврале 1914 г., когда продовольственные запасы экспедиции подходили уже к концу и нужна была строжайшая, понятная каждому полярнику, дисциплина в расходовании продуктов. Седов записал:

«Сегодня опять обнаружилось воровство. Замечены негодяи в команде, которые из кладовой крадут, отмыкая замок отмычкой, спирт, молоко, какао и пр. После молитвы говорил по этому поводу с командой и предупредил, что пойманного вора убью на месте для блага всех остальных... Ужасно, до боли расстроился».

Можно быть уверенным, что сознательная часть команды одобрила эту суровую угрозу Седова.

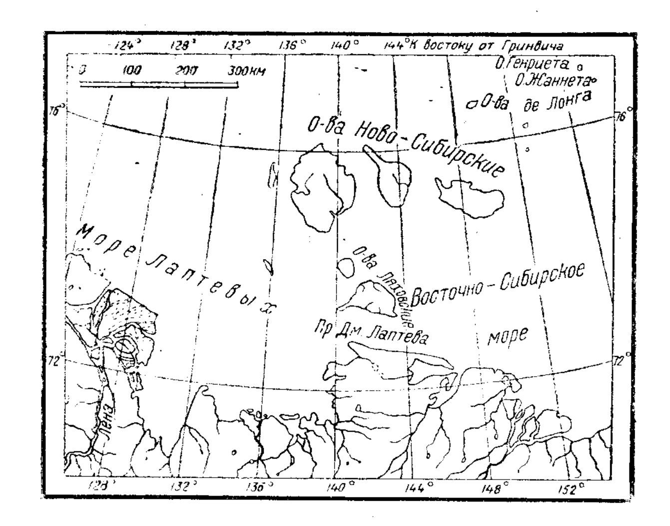
Заканчивая эту статью, поводом для которой послужило выступление В. Ю. Визе о Седове, мы хотим обратить внимание на то, что до сих пор еще не написана подлинно научная история завоевания и освоения Арктики. Роль русского народа в этом великом деле освещалась до сих пор очень мало и порой неправильно. Иногда преклонение перед иностранцами доходило у некоторых историков Арктики до абсурда и клеветы на русских путешественников. До сих пор широко распространена и не раскритикована книга Б. Островского «Безвременно ушедшие», в которой автор позволяет себе делать клеветнические «обобщения» о русском народе.

Седов замыкает собой длинный ряд славных русских людей, отдававших силы и самое жизнь изучению и завоеванию земель и морей Севера. Совсем недавно имя Седова прозвучало с трибуны XVIII съезда партии в речи т. Папанина, одного из тех большевиков, кто осуществил мечту славного героя Арктики. Седов — гордость народа и нельзя позволить искажать его героический облик.

● ● ●



На строительстве порта в бухте Провидения. Топограф разбивает участок



ЛЕОНИД МУХАНОВ

НА СТЫКЕ ДВУХ МОРЕЙ

ПО СЛЕДАМ ДЕ-ЛОНГА

Мы плыли к Земле Санникова, которую предполагали искать в море Лаптевых.

«Существует ли легендарная Земля Санникова?» — думали многие из нас, когда советский ледокол «Садко» подходил к 75-й параллели. Волнение было на палубе, глаза не отрывались от оптических приборов. Но горизонт был чист. Пока никаких признаков Земли Санникова не обнаружено.

На путях наших поисков лежал дикий и «микроскопический» островок, о котором люди знали только по наслышке, так как мужественный Де-Лонг оставил о нем лишь скудные записи, найденные на месте его гибели.

Де-Лонг писал: «Островок Генриетты представляет собою бесплодную пустыню со снежной вершиной. Восточная сторона вершины покрыта ледником. Кроме гнездящихся на скале голубей никаких птиц не обнаружено. В качестве трофея на корабль доставлено немного травы и мха, а также кусок скалы. Из-за крутизны подъема не удалось взобраться на вершину утеса...»

А в XV томе «Энциклопедии» Брокгауза на стр. 362-й посвящено нашему острову три строчки совершенно ложных сведений: «Генриетта — один из меньших островов группы Де-Лонга в Северном Ледовитом океане, величиной в двести пятнадцать квадратных километров...»

Уж если это «меньший из островов», то каковы же остальные? Пятьсот, а быть может, шестьсот километров? На самом деле вся площадь острова Генриетты едва достигает десяти квадратных километров.

* * *

25 августа 1937 г. остров Генриетты стал обитаемым. Наша группа зимовщиков состояла из семи человек: биолога Леонова, геофизика Шашковского, гидролога Ющака, старшего радиотехника Яковлева, механика Кубекова, повара Волкова и меня — начальника станции.

Была ли нога человеческая на этом острове в отдаленные времена? Выходили ли на берег Генриетты искатели приключений древних и средних веков? Какие звери и птицы когда-то



были невольными обитателями Генриетты? Всего этого мы не знали... Да и не это решало дело. Мы высадились и обжили остров — вот что важно.

Первые сведения об этом острове оставил после своей гибели американский исследователь Джордж Де-Лонг. Это было 57 лет тому назад. Корабль Де-Лонга «Жаннетта» шел на завоевание Северного полюса. Два года, сжатый льдами, он подчинялся воле ледового дрейфа. Два года страдали люди, два года они не видели суши. И вот однажды, считая себя отрезанными от всего мира, люди Де-Лонга увидели землю. Это и была наша Генриетта.

Мечта о Северном полюсе уже сменилась мечтою о том, где бы можно было исцелить раны корабля, истрепанного льдами. Новый остров мог помочь горю. И вот лейтенант Де-Лонг пишет:

«30 мая 1881 г. решил отправить отряд, который попытается высадиться на острове Генриетты. Я не скрываю от себя, что путешествие будет очень трудным. Но рассчитываю, что отряд из двух офицеров и четырех человек



Гибла последняя надежда мужественного полярника...

команды с пятнадцатью собаками, с санями, легким яликом для переправы и недельным запасом продовольствия достигнет цели: произведет высадку, составит отчет о нашем положении, а, если возможно, привезет хороший запас птиц. Мне надо знать, имеется ли на острове бухта, где корабль может пристать, чтобы починить течь, есть ли на острове животные и птицы, чтобы пополнить наши убывающие запасы, и, наконец, сможем ли мы в случае катастрофы прожить на острове, а потом оттуда отправиться дальше к Сибирскому побережью...»

Четверо суток отсутствовали люди Де-Лонга, но лишь два-три часа им удалось пробыть на острове. Они признали его «абсолютно недоступным, бесплодным, лишенным растительности». Не установив правильных размеров острова, группа под руководством Мельвилля вернулась обратно на «Жаннетту».

На острове Генриетта американские исследователи соорудили каменный гурий, в россыпь камней которого заложили медный цилиндр с собственноручным письмом Де-Лонга, а над ним водрузили шелковый флаг.

Живые и отчетливые мельвилльевские рассказы об острове Генриетты привели Де-Лонга в полное уныние. Вместо Северного полюса перед ним маленький недоступный остров, а кругом надвигающиеся льды, которые сжимают борты «Жаннетты».

Через семь суток это сжатие стало страшным. Вот что пишет об этом Де-Лонг:



...Я с доктором и Колленсом отнесли трупы за угол...

«11 июня 1881 года... В полночь вокруг нас раздался страшный треск и грохот. Решив, что на этот раз мы гибнем, я бросился на палубу. Корабль трещал. Спардек начал подниматься кверху. Судно накренилось на 30° и стало быстро погружаться в море». Гибла последняя надежда мужественного полярника.

Де-Лонг решает пробиться по океану льда к берегам Сибири, но гибнет с большинством своих спутников в устье реки Лены. Этот мужественный человек сделал все, что в силах сделать сильная, честная натура.

Вот последние листы его обледенелого дневника:

«20 октября 1881 года. Сто тридцатый день. Ясно, солнечно, но очень холодно. Ли и Каак погибают».

«21 октября. Около полудня обнаружили, что Каак, лежавший между мною и доктором, скончался. Около полудня скончался и Ли».

«22 октября. Мы слишком слабы и не можем снести тела Ли и Каака на лед. Я с доктором и Колленсом отнесли трупы за угол, так что их не видно».

«23 октября. Все очень слабы. Спали или лежали целый день. До наступления сумерек собрали немного дров. У нас нет обуви. Ноги болят».

«24 октября. Тяжелая ночь».

«27 октября. Ивенсен свалился с ног».

«28 октября. Ивенсен скончался рано утром».

«29 октября. Ночью скончался Дресслер».

«30 октября. Сто сороковой день. Ночью скончались Бойд и Гертц. Умирает Колленс».

Это — последние слова Де-Лонга.

И вот спустя 57 лет на «неприступном» острове Генриетты задымили трубы советской зимовки.

Герой Советского Союза А. Д. Алексеев снял при помощи самолетов 184 участника ледового похода каравана «Садко» как раз в том месте, где была

раздавлена льдами американская шхуна «Жаннетта».

В расщелине базальтовой скалы мы нашли надкусанный зубами белого медведя медный цилиндр, в котором лежало письмо Де-Лонга. Мы должны были быть первыми его читателями, к нам обращались его строчки, но прочесть их было уже нельзя. Вода и воздух сделали свое дело. До обработки химикалиями, которыми сейчас реставрируются эти документы в Академии наук, содержание их остается пока неизвестным.

Медведь, «временный хозяин острова», раскидал каменный гурий, далеко отбросил древко американского флага, расшвырял гильзы и патроны, а птицы растаскали на гнезда волокна троса, служившего когда-то для подъема флага Де-Лонга...

На острове Генриетты, где открыта 57-я полярная станция, крепко стоит и сейчас развевается над жилыми постройками алый флаг Советского Союза.

ОСТРОВ И ЛЮДИ

Когда над океаном возвышается «микроскопическая» точка земли в десять квадратных километров, то трудно говорить обособленно о климате этой точки. Он целиком растворился в климате всего океана.

Промозглость и сырость, туманы и льды, неожиданность рождения циклонов и антициклонов — вот свойства еще непокоренной полярной стихии.

Первый этап победы человека над нею — умение жить в Арктике. Входя в состав армии советских полярников, мы на своем участке сделали это. Наш коллектив добился даже уюта. Мы ни в чем не нуждались, питание у нас было хорошее, и мы все время чувствовали моральную поддержку нашей родины.

Вот наше меню на острове Генриетты в день праздника Великой Сталинской Конституции: утром — чай с лимоном, венские булочки, сыр, масло, колбаса; в обед — консоме, беф-бризе, груша в красном вине, а на ужин: семга, шпроты, кильки, ветчина, пирожки фритюрные с мясом, куриное рагу, холодец-зельц, буженина, свежий лимон, черный кофе, бисквитный торт.

В этот день мы обменялись радиограммами с Москвой и Северным полюсом.

«Сердечно благодарю вас, дорогие товарищи, за поздравление. Рада, что мое чтение доставляет вам удовольствие. Примите мои поздравления и наилучшие пожелания в вашей работе на благо и процветание нашей дорогой родины.

Народная артистка Союза ССР Блюменталь-Тамарина».

Северный полюс радирует:

«Горячо поздравляем с достижением цели открытием новой станции. Желаем успешной работы. Сообщи, как устроился. Кто метеоролог? Привет всему коллективу. Жмем руки. Папанин, Кренкель, Ширшов, Федоров».

На острове Генриетты мы сами построили наши дома. Они вышли уютными.

Изучение острова повели по строго намеченному плану. Нам предстояло выяснить размеры и происхождение острова, узнать фауну и флору, определить климатические изменения в течение года и в зависимости от этого повести биологические наблюдения по отдельным видам наземных и морских обитателей и, наконец, установить координированную работу радиостанции для синоптической службы, так как наша станция была самой северной из всех восточноарктических раций.

С запада, от берегов Гренландии в Москву давала сведения радиостанция Кренкеля, с севера — остров Рудольфа, на востоке — мыс Уэллен, а на северо-востоке работала Генриетта.

Наш остров опоясан кольцом ледяного барьера, постоянно разрушающегося. Первые опыты с лебедкой Витинга во время гидрологических работ, производимых с семиметровой отвесной стены ледника, едва не окончилась гибелью гидролога Ющака: оторвалась огромная глыба льда и тут же перевернулась в море. Только решимость и

быстрота принятых мер спасли гидролога от смерти.

Наша станция глядела на норд, а на юге между острыми готическими башнями выветренных базальтов в море круто обрывался мощный ледник.

Ни лодок, ни вельботов спустить в море было невозможно. Даже белые медведи, приплывающие к острову на дрейфующих льдинах, не всегда могли попасть к нам в гости. Мы делали все возможное, чтобы привлечь этих зверей на нашу землю: разбрасывали мясо, в топки бросали сало, но медведь нюхал воздух, вставал на задние лапы, смотрел на остров, а попасть на него не мог.

Самое низкое место на нашем острове — это семиметровая отвесная стена ледника. Словно средне-вековый рыцарь перед поднятым мостом замка медведь отступал.

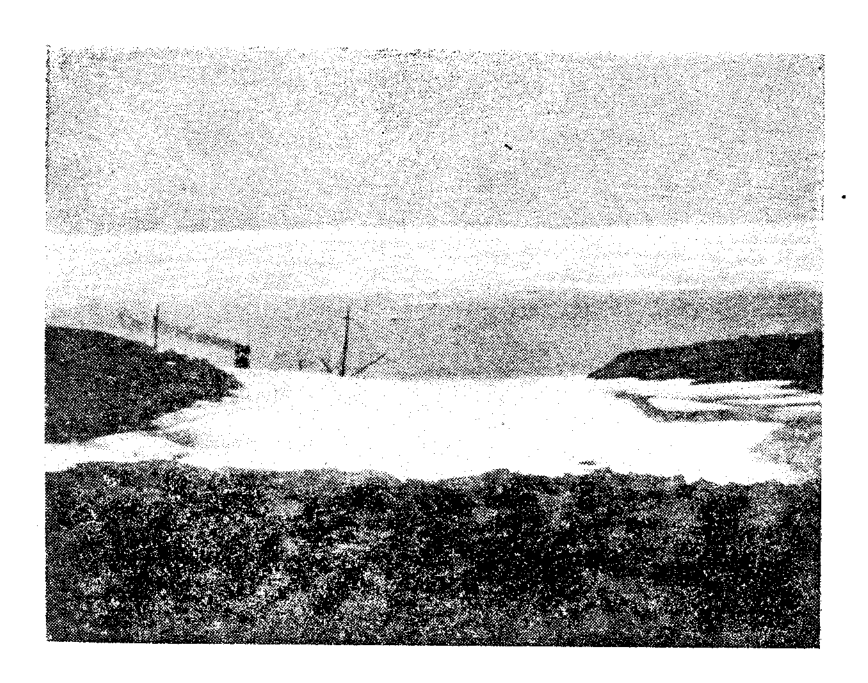
И только во время прижимных ветров, когда море выбрасывало на ледяной барьер гигантские глыбы льда, медведь поднимался на остров и становился нашей добычей.

Круглогодичный дрейф льда, идущий со скоростью до пяти километров в час, отсутствие берегового припая, постоянное разрушение ледяного пояса, окружающего наш остров, лишало нас возможности превратить Генриетту в базу гидрологических работ.

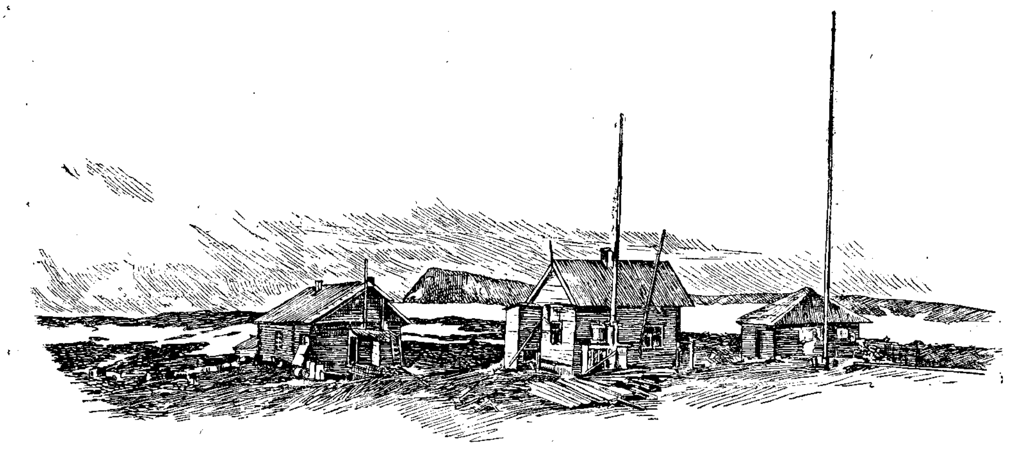
На море работать было невозможно, но зато на суше мы выполняли сверхплановые научные работы. На куполе ледника, окруженного постоянными туманами, наш коллектив построил вторую, прекрасно оснащенную радиометеорологическую станцию. Кадры для обслуживания этой станции мы подготовили в долгие месяцы зимовки.

* * *

В памяти прочно залегли дни и ночи, прожитые на острове. Мне вспоминается, как «Садко», пришвартованный к 7-метровой стенке ледника, выбрасывал из своих глубоких трюмов радиоаппаратуру, которая заработала на острове раньше кухни, бочки с бензином, мешки с мукой, вельбот и ружья, сено и книги, фанеру и бревна, гвозди и киноаппарат. В конце бесконечного потока продовольственных грузов, снаряжения и меховой одежды с кормы корабля по трапу были спущены на ледник собаки и коровы, телки и породистые свиньи. Так «шло» наше хозяйство на берег, казавшийся когда-то неприступным Де-Лонгу.



«Садко», пришвартовавшийся в 1937 г. к леднику о. Генриетты (видны только мачта и труба парохода)



Первые постройки на о. Генриетты (1937)

Груз, а его было триста тонн, мы перетаскивали волоком на базальтовое плато, высотою в 50 метров над уровнем моря.

...На десятые сутки мы прощались с моряками. Мы были спокойны и радостны. Несмотря на все препятствия выгрузка удалась. Работа наладилась. Наш остров вошел в строй действующих полярных станций. И мы остаемся не на чужбине, а у себя дома, на нашем советском острове.

Временная разлука с уходящими в туман друзьями не сулила нам никаких бед. Мы уверенно думали о предстоящей встрече.

Корабль ушел... А семь человек еще долго стояли на обрыве скалы. Потом кто-то сказал: «Ну, братцы, до дому».

Что представляли собой наши люди, первые обитатели острова Генриетты? Вот геофизик Шашковский: медлительный и огромный, он должен был сам решать вопрос о высоте своего жилища и о размерах мебели, так как стандартные кровати, да и все стандартное не соответствовало его росту; опытный полярник и культурный человек, он не только хороший работник, но и весьма живой собеседник. Четыре раза в день, не взирая ни на какую погоду, и в шторм и в пургу Шашковский уходил на метеоплощадку. Добытые сведения шифровались и поступали на рацию в руки Яковлеву.

Насколько Шашковский был громаден, настолько Яковлев был мал ростом и как-то уборист. Он был молчалив и сосредоточен. Болея на корабле тяжелой формой плеврита, с температурой до сорока градусов, он сошел на остров и прямо приступил к работе на рации, которую мы собрали для него.

Бревенчатую избу, первоначально предназначенную для бани, мы оборудовали под радиостанцию. Яковлев был рад этому. Он внес в работу все наилучшие навыки краснофлотца. Четкий, всегда спокойный, сосредоточенный и исполнительный он связал наш остров надежной и постоянной связью с далекими полярными станциями и Москвой.

Яковлев добился того, что мы по микрофону могли, когда хотели, говорить с дрейфующими кораблями «Садко», «Малыгиным» и «Седовым» и с зимовщиками острова Русского, расположенного от нас за тысячи километров.

Яковлеву помогал Кубеков. Комсомолец-механик, человек с арктическим стажем, инициативный, веселый он вместе с Яковлевым поставил дело так, что у нас на острове слово «авария» утратило смысл. Наши спаренные агрегаты «Л-3» работали безотказно. За год работы мы израсходовали всего 400 килограммов горючего. Объясняется этот эффект тем, что мы заблаговременно, еще на борту «Садко», перебрали и перечистили всю аппаратуру, которая испытала на себе подрывную работу вредителей (засыпка песком двигателя, карбюратора, динамо и заливка водой обмоток магнето).

Очень колоритна фигура биолога Леонова. Двенадцать лет провел он в арктических широтах. Были случаи, когда корабли высаживали его одного для исследования на пустынных берегах и через два года находили нашего «полярного следопыта» здоровым, веселым, обогащенным ценными сведениями.

От берегов Тихого океана до ста двух островов Земли Франца-Иосифа, где Леонов зимовал с И. Д. Папаниным, всюду зорко, внимательно изучал природу его опытный глаз. Леонов прекрасный товарищ. Он знает не только науку своей профессии, но широта его знаний и навыков буквально была неоценимым вкладом для нашего коллектива. Он владел «тайнами» своей науки и одновременно был снайпером. В 1937 г. на нашей зимовке он занял первое место в социалистическом заочном соревновании стрелков, проводимых между всеми арктическими станциями Советского Союза.

Топором Леонов владеет так же, как и винтовкой. Печник, каменщик и штукатур он во все вносил не только опыт, но и отпечаток той особой расчетливой лихости, при которой человеку все удается.

Кормил нас всех бывший беспризорник, ныне кандидат партии, Николай Федорович Волков.

Наш коллектив завершался «сверхплановой» фигурой комсомольца Анатолия Ющака. Мы взяли его с острова Диксона. Молодой гидролог был у нас не только хорошим дисциплинированным товарищем, но в полярную ночь он образцово провел систему взаимного обучения новым специальностям, в силу которой почти каждый из нашего коллектива к восходу солнца мог самостоятельно встать на вахту вместо другого.

Механик Кубеков и я для расширения плана научных работ в течение четырех долгих месяцев вместе с Ющаком несли вахту на куполе ледника, одновременно выполняя обязанности метеоролога, радиотелеграфиста и повара-служителя.

Как жили на куполе ледника три комсомольца — Кубеков, Ющак и Муханов? Каждый из нас в одиночку прожил на куполе от тридцати до сорока дней. Наш фанерный домик мы отапливали двумя керосинками, а спали в спальных мешках, зачастую не снимая с себя меховой одежды. Колючие ветры пронизывали насквозь наш маленький домик, стоящий на самой высокой точке острова Генриетты.

Эти дни совпадали с напряженной работой Героя Советского Союза А. Д. Алексеева, тяжелые самолеты которого в нашем районе совершали подлинные чудеса героизма. А мы на острове обслуживали его полеты двумя метеостанциями, расположенными на разных высотах над уровнем моря. Пускали шары — пилоты, давали метеосводки, держали радиосвязь.

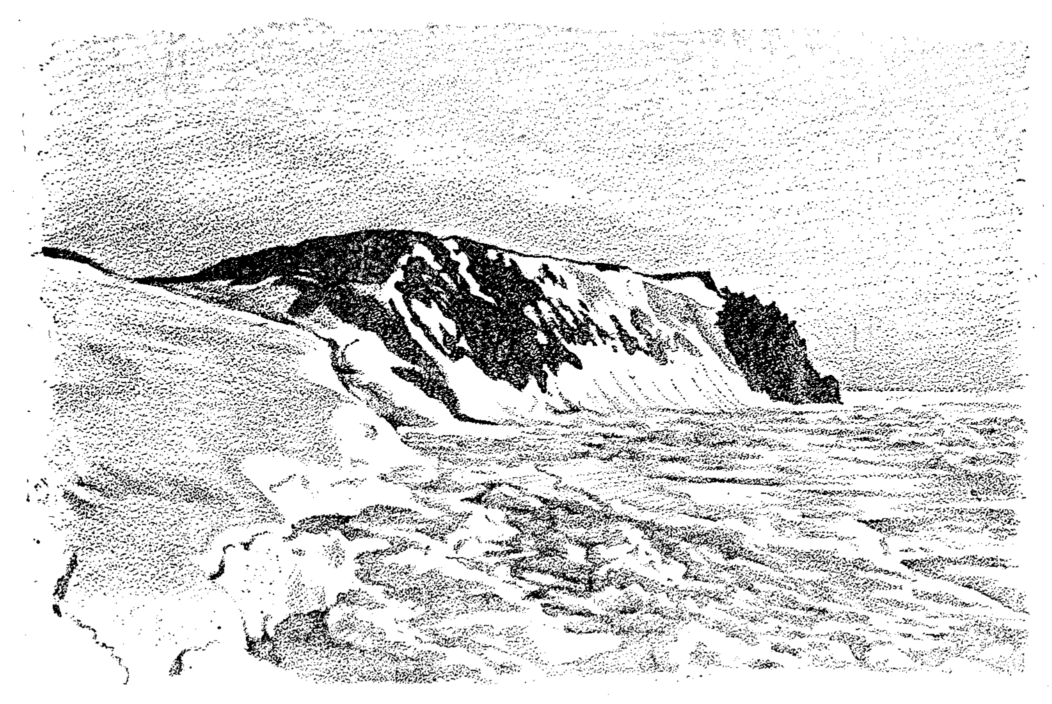
Спаянный, дисциплинированный, трудовой коллектив наших полярников был цементирован великой партийной силой, непрестанной связью всех наших мыслей с мыслями и делами нашей великой родины.

ПРАВДА О ГЕНРИЕТТЕ

Если смотреть с самолета, то наш остров можно совсем не увидеть. Он так мал и незаметен среди ледовых просторов океана. Для тех, кто не бывал в Арктике, она рисуется мрачной и однообразной. И действительно, моментами Арктика бывает уныла и страшна. Но могучая, исполинская сила ледовых пустынь и туманов сочетается на самом деле с солнечными днями, с необычайной яркостью ландшафта и с пестротою красок. Одно и то же место с самолета может обманывать зрителя десятки раз в зависимости от погоды, времени года и даже времени суток.

В яркую летнюю ночь арктическое солнце стоит в зените. И в эти дни и ночи остров виден, как на ладони. А в сентябре над ним можно пролететь, не видя его вовсе.

Мы свой остров любили наблюдать с купола ледника, высота которого — 310 метров. Там мы узнали, что полярная ночь не так уже темна, мы видели оттуда электрические огни нашей поляр-



Мыс Беннета на о. Генриетты

ной станции. И там же мы узнали, что легенда о звуковых сопровождениях северных сияний является выдумкой досужих беллетристов, а пресловутое «арктическое безмолвие» есть увертюра к симфоническому оркестру — смыканию льдов. Тихий свистящий ветерок совсем неожиданно иногда переводит слабый дрейф льда в штормовое движение. И тогда кажется, что наш маленький остров будет стерт, смят и опрокинут в море движущимися гигантскими льдами.

Однажды мы наблюдали, как ледяной вал высотою в 15 метров с норда направился на остров, все сокрушая перед собою, и у самого берега раскрошился кусками голубых льдин, из которых самая меньшая была величиной с пульмановский вагон.

Льдины такого размера попадают при этом торошении и к нам на берег. В таких «экипажах» Арктика направляет на наш остров растерянных, испуганных и исхудалых белых медведей. Их заносит откуда-то ледовый шторм. Они подходят не без робости в ночную пору к нашим домикам и к будкам сторожевых и ездовых собак в поисках пищи.

Я записал в дневнике:

«27 декабря 1937 года. Вчера во время сильного торошения чудовищная сила моря выбросила на наш ледяной барьер берега стотонные глыбы льда. Используя временное ледяное нагромождение, с моря на остров забралась группа голодных медведей. Звери подошли к нашему домику. Один из них под окнами стал рвать привязанную на цепь собаку. Мы в это время предавались самому поэтическому занятию на острове — готовились к новому году, мастерили елочные украшения.

Дикий собачий визг прервал наше занятие. Выбежали и увидели: медведь рвет собаку Кайру, которая должна была скоро ощениться.

Было настолько темно, что медведь попадал в поле зрения, только когда приближался к желтому пятну, освещенному изнутри окна. Он был похож в эти минуты на живую копошащуюся огромную глыбу снега. По голодному хищнику стреляем в упор. Раненый медведь бросает добычу и бежит по скользкому леднику обратно к морю, оставляя за собою кровавый след.

С помощью спущенных собак отрезаем путь беглецу и на леднике обнаруживаем второго медведя, затем третьего. А у нас нехватает патронов. Оставив зверей «на попечение» собак, мы возвращаемся домой за патронами. Дело кончается тем, что два медведя остаются за нами, а третий исчезает неизвестно куда.

Добытые медведи оказались очень интересными экземплярами. Звери были совершенно обезжиренные. Кожа на сухом слое мышечной ткани у них приросла к костям. Вес самого крупного медведя, обладающего огромной силой, не превышал трех пудов.

Повар с большим трудом наскреб из добытых медведей 15 килограммов мяса для изготовления вареной колбасы к нашему новогоднему столу...»

Зимою и летом, весною и осенью мы накопляли сведения об острове и животных, погоде и птицах, горных породах и насекомых, а также изучали движения льдов и морские течения.

И вот что мы можем теперь сказать об острове, который считался со времен Де-Лонга бесплодным и неприступным.

Наш остров вулканического происхождения, он расположен на рубеже двух морей — моря Лаптевых и Восточно-Сибирского, на координатах 77°06′57.5″ северной широты и 156°34′55,4″ восточной долготы. Вопреки сведениям, сообщенным в материалах к лоции 1937 г., Генриетта в двадцать раз меньше указанного там размера. Я уже говорил, что площадь ее едва достигает 10 квадратных километров, из которых три четверти занято куполообразным ледником. Высота неподвижного ледника 310 метров. Свободная ото льда поверхность покрыта мелким и крупным базальтовым щебнем и валунами. Количество отложений в результате выветривания и размывания базальта ничтожно. На протяжении всего северного берега полосой до 100 метров тянется ледник, непрерывно разрушаемый и разбитый параллельными трещинами. Внешность острова резко изменяется к югу и юго-востоку. Здесь полярные ветры показали свою могучую и страшную силу, они разрушили базальтовые колонны и превратили скалы в какие-то островерхие башни, выдвигающие свои шпили в небо наподобие гигантских сталагмитов.

Цилиндры, призмы, конусы и граненые фигурные колонны возвышаются здесь на 80 метров и выше. В иных местах южный берег спускается к морю амфитеатрами, уступы которых поражают симметричностью и правильностью полукружных изломов. И вот, как бы опровергая молву о безжизненности этого острова, в этих амфитеатрах размещаются и гнездятся сотни тысяч птиц, прилетающих сюда на время гнездования. В летнее время по всему острову раздаются птичьи крики — они нарушают безмолвие Генриетты.

Тающие снега южного берега и склоны ледника низвергают шумные водопады, летящие стремительно с высоты 100 метров.

Растительность Генриетты, действительно, бедна. Она представляет собою переходную ступень от тундровой флоры к флоре арктической пустыни. Чернобурый чешуйчатый лишайник покрывает почти все ярусы прибрежных скал. Яркооранжевый, зеленый и желтый накипной лишайник встречается реже. В заболоченных ровных местах, там, где скопились и отсырели продукты выветривания базальта, небольшими островками растут водяные мхи, а среди них изредка вкраплены кустики чахлого ягельника. Это любимая пища оленя, но она на острове остается нетронутой.

Травянистая растительность встречается редко, лишь стебли низкорослой осоки мы наблюдали в большом количестве на болотцах.

А на высоких местах мы нашли два вида желтого полярного мака. Это очень красивые арктические цветы, но совершенно без запаха. Вид этого многолетнего высокогорного незнакомца еще не определен ботаниками. Очевидно семена этого растения занесены сюда пролетными птицами. Есть цветы, которые на всем острове были найдены нами в количестве всего лишь двух-трех экземпляров.

Первое открытие лекарственной травы, содержащей в себе камфару, сделали наши ездовые собаки. Зимой, при переходе собак на мучное и крупяное питание, они стали болеть желудком. В это время многие собаки стали раскапывать уплотненный ветрами снег и с жадностью набрасывались на зеленые стебли лекарственной осоки.

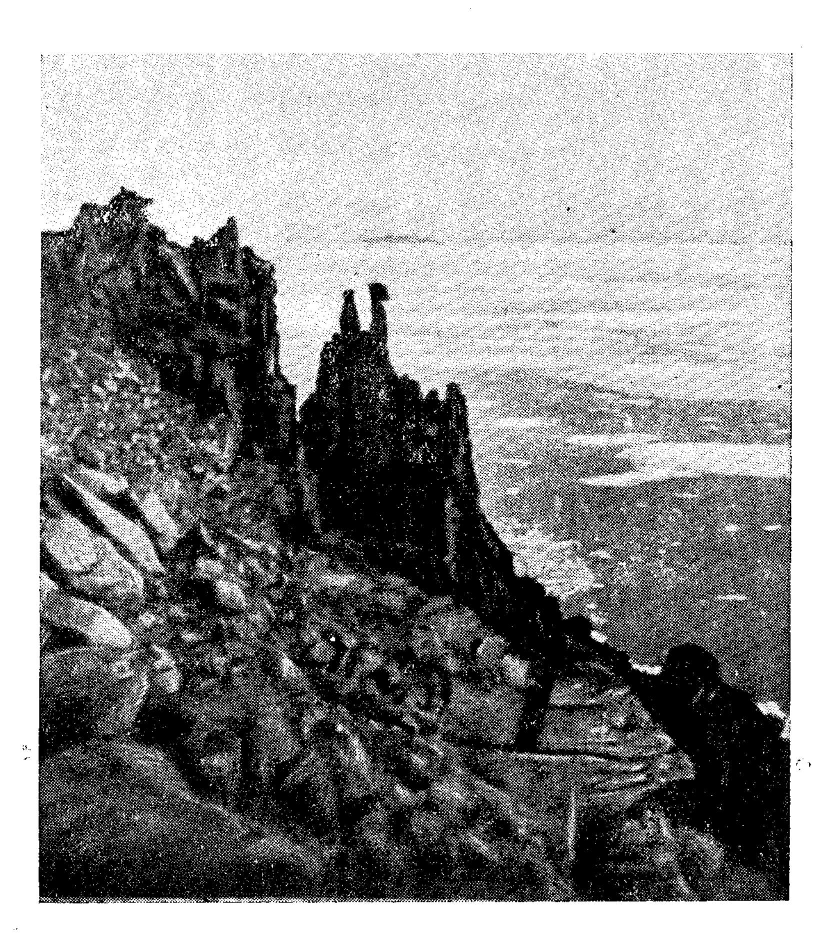
Отсутствие кормовой базы и суровый климат Генриетты создали неблагоприятные условия для развития живых организмов на острове. Только два вида бескрылых насекомых могут считаться постоянными «островитянами» — это «ледниковая блоха» и одно из насекомых, относящееся, повидимому, к отряду панцернокрылых, но уже утратившее способность летать.

К крупным представителям животного мира, попадающим на остров по пути миграции и в поисках пищи, относятся белый медведь, морж, морской заяц и кольчатая нерпа. Из них только белый медведь может считаться постоянным, круглогодичным посетителем Генриетты.

Веселыми весенними гостями на Генриетте являются птицы: серая пуночка, похожая на нашего воробья, черные чистики с белыми пятнышками на крыльях, чайки-моевки, мощные бургомистры, быстрые подорожники и пестрые каменушки.

Мы жили с ними общей жизнью. Они изучали нас и привыкали к нам, а мы изучали их, охраняли их покой и дарили молодому поколению на память алюминиевые кольца на лапки.

Эти птицы осенью улетели с острова и унесли с собою марку «Москва СССР». Где-нибудь на крайнем юге встретится человеку окольцованная нами выросшая птица, и она невольно



Южный берег о. Генриетты. Вдали виден о. Жаннеты

выдаст трассу своего перелета ученому миру.

Первыми из пернатых прилетают на Генриетту чистики. В 1938 г. они были у нас уже 10 апреля. Первое время они жили на воде, под ледниковым берегом, так как места их гнездования были еще покрыты снегом.

Чистики не имеют базаров, они расселяются небольшими колониями на прибрежных скалах. Эти заботливые птицы делают из мелкого базальтового щебня небольшую площадку в глубоких базальтовых трещинах и откладывают там одно или два яйца. Кладка яиц и насиживание их растягивается на все лето.

По количеству за чистиками идут чайки-моевки. Место их скопления и гнездования — южный берег. Они живут там скученным шумным базаром. Мы насчитали на каких-нибудь 300 квадратных метрах свыше 70 тысяч их гнезд.

Кроме постоянных наших пернатых жильцов через наш остров летят куда-то дальше на север гаги, гребенушки, белые куропатки, кулички и кайры. Точное направление перелета промысловых птиц мы смогли установить только в отношении куличков из подвидов «краснозобиков»; они стайками до пятидесяти штук улетали в северо-восточном направлении, где мною в тихое прозрачное утро в 120—150 километрах были замечены и впоследствии зарисованы в вахтенный журнал очертания земли, не известной ни одной лоции мира.

Полное отсутствие на Генриетте грызунов-лемингов, которые являются основной пищей белого и голубого песца, а также огромная площадь дрейфующих льдов с разводьями и полыньями, отделяющая наш остров от материка, не позволяют песцам проникать и жить на нашем острове. Но один случай появления на Генриетте белого песца мы отметили. Он относится к началу полярной ночи. Песец, вышедший во время торошения с дрейфующих льдов, прожил у нас всего два дня. Мы приняли все меры, чтобы удержать песца на острове. Наш биолог т. Леонов во многих местах разбросал приманку из кусков нерпичьего мяса и жира. Песец, однако, не воспользовался нашей любезностью. Первый день он справил свою трапезу в районе птичьего базара, где из-под снега вырыл и съел тела чистиков и чаек. На второй день песец осмелел, подошел ближе к станции, там отыскал труп ездовой собаки, выгрыз у нее часть бока, а затем сошел на береговой ледник, где и потерялись его следы...

На нашем острове мы обнаружили странную и диковинную находку: рога и кости дикого оленя. Когда и при каких обстоятельствах на Генриетту попал олень — предположить трудно. Возможно только одно решение этой загадки. В отдаленные времена рельеф северного берега отличался от нынешнего более пологим спуском, благодаря которому «блуждающий» олень мог забрести на наш остров и погибнуть здесь от недостатка пищи.

Основные результаты климатических наблюдений на нашем острове сводятся к тому, что климат Генриетты можно смело считать ультраполярным. Целый ряд специфических особенностей выделяют остров Генриетты почти из всех метеопунктов как западного, так и восточного секторов Арктики. Наиболее характерной особенностью является длительный период низких температур воздуха, доходящих до 40° мороза, как правило сопровождающихся сильным потоком штормового ветра ураганной силы (32 м/сек.).

Круглосуточный дрейф с постоянными разводьями и полыньями создает над морем и островом постоянные туманы. Остров наш благодаря этому является островом быстрых конденсаций твердых осадков в виде изморози, гололеда и инея. На куполе ледника в летнее время были отмечены дни, когда за шесть-восемь часов на деревянных стойках антенны, лыжах и древке знамени гололед нарастал до 30—40 сантиметров. Об этом мы во-время сигнализировали самолетам.

В июне мы наблюдали грозу с выпадением фигурного града. А в полярную ночь над нашим островом наблюдалось

низко-расположенное над горизонтом, активно пульсирующее северное сияние, переливающееся всеми цветами радуги.

Бывали дни, когда мы видели темно-багровое сияние, которое озаряло остров, море, льды и мгновенно исчезало...

Всю эту правду о Генриетте, столь отличную от старых скудных сведений о ней, мы записали в наши журналы, зарисовали, сфотографировали, сняли на кинопленку и собранные коллекции по флоре и фауне представили на рассмотрение советской науке.

Люди острова Генриетты вместе со всей страной осуществили также свои избирательные права.

Мы счастливы и горды, что здесь, на далекой зимовке, отдали свои голоса тому, кто в сорокаградусные морозы, в тайге шел когда-то с оружием в руках уничтожать белогвардейские банды, стремившиеся поработить народы Якутии.

Имя нашего кандидата в депутаты Верховного Совета Якутской Автономной Советской Социалистической республики — т. А. А. Болтунов.

Выбирая этого достойного сына эвенкийского народа в Верховный Совет, наш остров жил и дышал одним дыханием со всей страной.

Эт было живое дыхание людей сталинской эпохи.

...Кто же в стужу и ненастье
Сквозь туман и холод льдов
До людей доносит счастье?
СТАЛИН — наша плоть и кровь!..[1].

Такова наша правда об острове Генриетты, который американец Де-Лонг назвал «неприступным и безжизненным».

● ● ●

[1] Из песен о папанинцах. Слова поэта Сергея Васильева.

ВЛ. ПОПОВ-ШТАРК

МЕДВЕЖЬИ ОСТРОВА

(История происхождения географических названий)

К северу от устья Колымы, в Восточносибирском море, лежит небольшая группа островов, которые носят название «Медвежьи». Эти шесть островков имеют большую историю. К ним было приковано внимание нескольких поколений русских полярных мореходов и исследователей Арктики.

Еще в 1644 г., когда енисейский казак Михаил Стадухин пришел в низовья Колымы и построил здесь Нижне-Колымский острог, он прослышал о какой-то земле, лежащей в Студеном море, к северу от устья этой реки. Таким образом местные жители знали о существовании Медвежьих островов уже в XVII в.

Через казаков и промышленников сведения об этих островах дошли до сибирских властей, а затем и до Петербурга. Ими стали интересоваться.

Михаил Наседкин, объезжая на кочах азиатское побережье между Колымой и Индигиркой (приблизительно в 1702 г.), первый «присмотрел в море остров».

Первым побывал на этом острове русский промышленник Вилегин, пришедший на него в 1720 г. по льду из устья Колымы. По его словам, он «нашел землю, токмо не мог знать остров ли то или матерая земля».

Это открытие разожгло любопытство. В народе шла молва, что может быть это не остров, а земля, которая является перемычкой с Америкой. Такое «географическое открытие», конечно, вызвало большой интерес. Воображаемый «мост» между Азией и Америкой обосновывался и тем, что на первом же из Медвежьих островов были найдены следы человеческих построек такого типа, каких наши материковые жители никогда не строили.

С тех пор поискам этой земли, «о которой разглашено было, якоб земля великая», стало уделяться много внимания. В конце XVII в. российские власти стали посылать туда одну экспедицию за другой.

В 1760 г. иркутский губернатор поручил начальнику над Охотским и Камчатским краем Пленисперу «стараться о проведывании земель, лежащих как к северу от устья Колымы, так и против всего Чукотского побережья». Плениснер в 1763 г. отправил из Анадыря два отряда: один под начальством казака Николая Дауркина на Чукотский полуостров, а другой, под руководством геодезии сержанта Степана Андреева, на острова, которые впоследствии получили название Медвежьих.

Дауркину, вернувшемуся в 1765 г., удалось собрать среди чукчей лишь фантастические слухи о путешествующей в море земле «Тикиген», населенной племенем «храхай». Эта земля, по их рассказам, при сильном ветре уплывала на одну версту дальше в море, а при тихом ветре возвращалась на прежнее



место. Эта чукотская легенда, вероятно, возникла в связи с явлением полярной рефракции. Она была интересна, но не разрешала поставленной перед Дауркиным географической задачи.

Более сложная история произошла с отрядом геодезии сержанта Андреева. Он «наоткрывал» столько островов и земель, что с ними потом пришлось разбираться не только ему самому, но и целому ряду полярных исследователей вплоть до наших дней.

В марте 1763 г. он отправился из Нижне-Колымского острога на собачьих упряжках к реке Крестовой. Проехав от устья этой реки по морскому льду 90 верст, отряд попал на первый из этих островов. Он тянулся параллельно материковому берегу с востока на запад на 50 верст. Ширина острова оказалась около 40 верст, окружность — до 100 верст. Всего Андреевым здесь было открыто пять островов. На каждом из них он нашел следы прежних обитаний: развалившиеся землянки или вкопанные в землю юрты. Наиболее интересную постройку Андреев нашел на скалистом берегу третьего острова.

Андреев подробно описывает эту особую постройку — крепость неизвестного народа. Он отмечает: «Оные проухи рублены и доски тесаны топором не железным, а каменным или каким костяным, подобно, как зубами грызено».

С пятого острова, который по определению Андреева находится в 100 верстах от четвертого, он описывает открывшийся перед ним с горы вид во все стороны.

«В полуденную сторону виден голоменит, камень (голомянный, лежащий в море), который, по рассуждению нашему, тот Ковымский камень, а влево, в восточной стороне, едва чуть видеть синь-синеет, или, назвать, какая чернь: что такое, земля или полое море, о том в подлиннике обстоятельно донести не умею».

С пятого острова Андреев вернулся к Крестовой реке. На этом закончилась его первая экспедиция.

Расстояние между пятью посещенными им островами и их расположение были определены им с большими погрешностями, что доказали позднейшие исследователи.

Замечание Андреева, что ему показалась к востоку «синь или, назвать, какая чернь», вызвало среди полярных исследователей долгий и горячий спор о существовании «Земли Андреева», как была названа эта проблематическая земля.

В 1764 г. Плениснер вновь командировал сержанта Андреева на эти острова, чтобы найти воображаемый мост между Азией и Америкой. Моряк Сарычев в своей книге «Путешествие капитана Биллингса» пишет об экспедиции Андреева: «В 1764 году сержант Андреев с последнего из Медвежьих островов усмотрел в великой отдаленности полагаемый им величайший остров, куда и отправились льдом на собаках, но, не доезжая до того верст 20, наехали на свежие следы превосходного числа на оленях и сапях неизвестных народов и, будучи малолюдны, возвратились на Колыму». Получилось, что Андреев как бы полуоткрыл Америку, которую ему навязывал открыть Плениснер.

Разочарованному начальству пришлось удовольствоваться сомнительным географическим открытием Андреева. На карте, составленной самим Плениснером в 1763 г. по материалам, представленным геодезии сержантом, он дал этим островам название «Медвежьи» — «понеже как из журналу и рапорту Андреева (видно), что на тех островах очень довольно медвежьих следов, да и живых медведей несколько видели, а иных убили».

Известие Андреева о виденной им обширной земле вывало снаряжение новой экспедиции в этот район Арктики.

ОСТРОВА ЛЕОНТЬЕВА, ПУШКАРЕВА И ЛЫСОВА

Отдельные острова, входящие в группу Медвежьих, носят названия о-ва Леонтьева, о-ва Пушкарева, о-ва Лысова. Чьи же это имена увековечены на географической карте Арктики?

Это скромные рядовые русские люди, по профессии военные геодезисты. Они были участниками экспедиции, отправленной сибирскими властями для обследования земли, которую видел Андреев.

В Тобольском архиве случайно был обнаружен журнал этой экспедиции, которая считалась секретной. Если бы этот журнал не сохранился, мы бы и до сих пор ничего не знали о трудах этих трех геодезистов и об их именах.

В 1767 г. Леонтьев, Пушкарев и Лысов отправились из Якутска в Охотск, а оттуда в Нижне-Колымск. Около года понадобилось им на это трудное путешествие. Из Нижне-Колымского острога им предстояло пойти в ледовый поход в Восточносибирское море, разыскать там посещенные Андреевым острова, обмерить их, а потом искать воображаемый мост в Америку.

Эту работу геодезисты смогли начать только в марте 1769 г.

Переезжая с острова на остров, они обмеривали их тяжелой железной цепью и вели подробную геодезическую опись. Позднейшие исследователи, пользовавшиеся более совершенными инструментами, проверяя результаты их работы, не нашли в их описи значительных ошибок.

Геодезисты также обнаружили остатки укрепленных юрт былых обитателей островов.

В конце марта геодезисты отправились по морскому льду на север. Перебираясь через нагромождения торосов, они заметили, что лед стал тонок и каждую минуту рискуешь провалиться. Пришлось вернуться назад, не дойдя «до большой Американской земли», которую им поручили отыскать. К тому же истощились запасы продовольствия, а собаки, порезав себе лапы о тонкий лед, едва двигались вперед.

Геодезисты вернулись в Нижне-Колымск, проделав за это время сложный ледовый рейд в 839 верст.

В феврале 1770 г. Леонтьев, Пушкарев и Лысов вновь отправились в Студеное море на поиски проблематической земли. Но дорога среди торосистых нагромождений была настолько трудна, что нарты их совершенно поломались.

Не отступая от своей цели, Лысов и Пушкарев на самых сильных собаках, захватив продовольствия на три дня, пытались продолжать путь «для осмотрения, не увидится ли где какая земля». Но «на пятой версте доехали к великим торосам в четыре сажени высотою; по оным проехали около 30 верст, осмотрели в зрительную трубу горизонт и видели одни частые торосы, через которые, не предвидя возможности ехать далее, поворотили назад».

Но на этом не закончились их испытания. В 1771 г. им пришлось снова совершить такое же трудное путешествие с безнадежной целью.

На этот раз, доехав до Медвежьих островов, они круто повернули «на истинный восток». Но и здесь «не обнаружили ничего примечательного», хотя за три дня проехали 78 верст.

На этом путешествии закончились исследования Леонтьева, Пушкарева и Лысова. Они пробыли в экспедиции пять лет, сделав за это время три ледовых рейда в Восточносибирское море, произвели геодезическую съемку всех шести Медвежьих островов и исследовали прилегающие к ним участки моря.

Геодезисты опровергли предположения Андреева о существовании на севере великой земли, обитаемой «оленными народами», а также исправили его ошибки по определению площади Медвежьих островов и их расположения.

Три безвестных русских геодезиста со скудными средствами и примитивным оборудованием в течение пяти лет провели огромную работу по исследованию Медвежьих островов. Но люди эти ни на одну ступень не поднялись выше по тогдашней общественной лестнице.

Мы, советские люди, привыкли с уважением относиться к памяти русских людей, много и честно поработавших на пользу родины. Поэтому нам радостно видеть имена скромных геодезистов Леонтьева, Пушкарева и Лысова на карте Медвежьих островов.

ОСТРОВ ЧЕТЫРЕХСТОЛБОВЫЙ

Экспедиционный отряд Врангеля в 1820—1824 гг. окончательно уточнил опись Медвежьих островов и закрепил за ними географичесие названия.

В этот отряд входили штурман Козьмин и мичман Матюшкин, лицейский товарищ и любимый друг Пушкина.

Продвигаясь к северу от устья Колымы, отряд Врангеля увидел маленький, довольно возвышенный остров, на котором подымались три отдельные столбовидные утеса различной вышины. «Один из них, превышающий другие, казался похожим на человеческую фигуру исполинского размера,— пишет Врангель, пока проводники занимались устройством лагеря и приготовлением пищи, мы воспользовались исчезающим дневным светилом, спеша взобраться на самый возвышенный пункт острова — отлогий холм, где стояли замеченные нами столбы.

Все пространство от берега до вершины холма... было завалено большими и малыми обломками гранита и порфира, становившимися крупнее по мере приближения к столбам, около которых уже лежали огромные груды камней.

Столбы состояли из горизонтальных... слоев тех же пород. На двух столбах замечены нами значительные щели и трещины, разрезывающие их сверху донизу... Из сего можно заключить, что три ныне разделенные камня составляли некогда один большой утес. Постепенно расщеливаясь и разрушаясь от силы мороза или других физических причин, он утратил, наконец, свой первобытный вид. Самый большой из столбов... к вершине суживался и представлял... вид человеческого тела без рук и ног, в чалме или шапке, одетой на голову.

Отсюда, на восточной оконечности острова, усмотрели мы четвертый небольшой столб такого же образования».

Матюшкин на легкой нарте объехал кругом остров и заново его описал. По

его описи была изготовлена карта и остров получил свое географическое название «Четырехстолбовой».

Этот остров оказался самым восточным и шестым по счету в группе Медвежьих островов.

Возвращаясь однажды со своих поисков загадочной Земли Андреева, Врангель, Матюшкин и Козьмин, по их исчислениям, находились в меридиане острова Четырехстолбового. Разразилась сильная метель, в нескольких шагах ничего не было видно. Опасаясь потерять друг друга из виду, моряки связали нарты попарно и так ехали целый день, ориентируясь лишь по компасу. На ночлег пришлось остановиться в открытом ледяном поле, причем нельзя было ни поставить палатки, ни развести огня. Шесть часов полудремоты в узких нартах показались им вечностью. Рано утром, откопав занесенных снегом собак, моряки продолжали свой путь к югу, опасаясь, что пройдут мимо острова Четырехстолбового, не заметив его в снежном вихре пурги.

Какова же была их радость, когда взятый ими курс привел их все же к Четырехстолбовому. Это доказало морякам верность их счисления и правильность взятого ими курса.

Попав в уже знакомую им бухту, путешественники нашли здесь надежный приют. Под защитой высоких крутых берегов они прочно установили палатку, а из плавника развели большие костры. У огня они смогли просушить намокшую одежду и подкрепиться горячей пищей.

Одно лишь омрачало их мысль — безуспешность поисков Земли Андреева, ради которой главным образом и была снаряжена полярная экспедиция Врангеля 1820—1824 гг. Впоследствии Врангель так говорил об этом: «Хотя не имеем мы права ни опровергать существование, ни подтверждать его, но наши неоднократные и в разных направлениях предпринятые поездки на север по льду, кажется, достаточно доказывают, что в удободосягаемом от азиатского берега расстоянии нет на Ледовитом море никакой земли».

Но несмотря на это, Землей Андреева продолжали интересоваться и после исследований Врангеля. Лишь воздушный рейс героя Советского Союза В. С. Молокова летом 1935 г. по маршруту Красноярск — Якутск — Нижне-Колымск — Медвежьи острова — район «Земли Андреева» — мыс Шмидта — Игарка положил конец этой вековой загадке, доказав, что никакой земли здесь не существует.

КРЕСТОВЫЙ ОСТРОВ

По описанию Врангеля, самый западный остров в группе Медвежьих островов является самым крупным и самым высоким. На нем есть две горы. Одна из них с закругленной вершиной расположена в центральной части острова. Восточные и северные берега острова круты и местами скалисты. В южной, более покатой части осторова течет маленький ручей. Западный берег совершенно отлогий, песчаный.

Только в небольшой бухте на северо-западной оконечности отряд Врангеля нашел наносный лес.

Множество берлог и нор доказывало, что остров этот часто посещался медведями, волками и песцами. Коренными же четвероногими обитателями его, судя по обилию их нор, являлись полевые мыши.

Один из местных жителей, будучи в экспедиции нартовщиком, уверял моряков, что будто бы за несколько лет перед тем он был на первом из Медвежьих островов, лежащем в 30 верстах от устья материковой речки Крестовой и потому получившем название Крестового острова. Он утверждал, что остров этот невелик, совершенно круглый и не похож на тот, на котором они ночевали. Врангель же, согласно карте геодезиста Леонтьева считал, что они были именно на Крестовом острове. Трудно было предположить, что к западу от него лежал

бы еще остров, не замеченный ни Андреевым, ни Леонтьевым и его товарищами.

На следующее лето штурман Козьмин при самостоятельной описи материкового берега между устьями Колымы и Индигирки убедился во вздорности утверждений нартовщика. Он подтвердил точность прошлогодних определений как относительно всех Медвежьих островов, так и Крестового в частности.

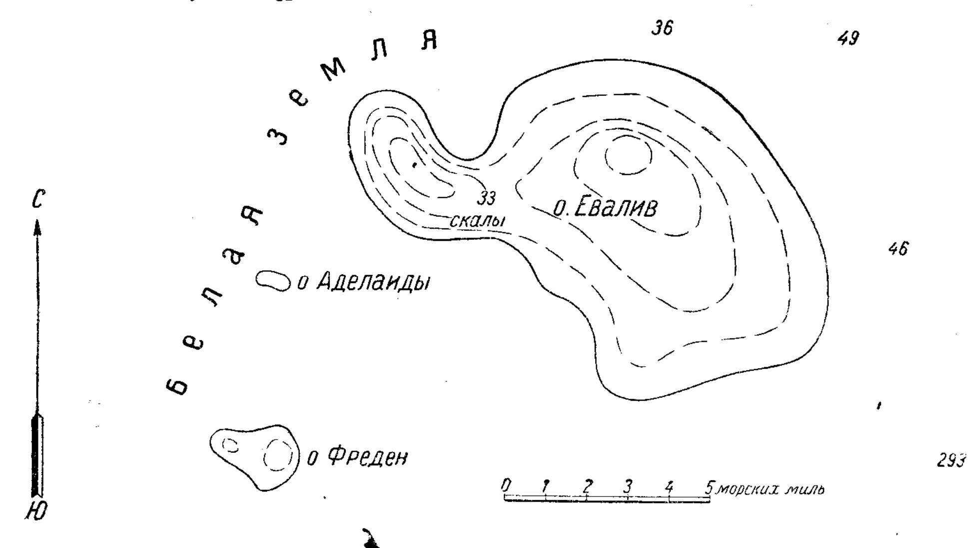
* * *

Название «Медвежьи острова» невольно напоминает старое российское определение всяческой глухомани, бездорожья и бескультурья. «Медвежьи острова» остались, но медвежьих углов в нашей стране в советское время больше не существует. Их темноту прорезал сноп света прожектора социалистической культуры и техники. Былые медвежьи углы вроде отдаленного Колымского края превратились ныне в растущие культурные очаги, где советские люди энергично осваивают ископаемые богатства края.

Вдоль Медвежьих островов проходит великая трасса Северного морского пути, которая к концу третьей пятилетки должна быть превращена в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.

Даже на тех самых Медвежьих островах, которые некогда измеряли железной цепью мужественные русские геодезисты Леонтьев, Пушкарев и Лысов, построен ныне очаг культуры — советская полярная станция. Она находится на острове Четырехстолбовом. Свет ее электроогней отражается в суровых водах Восточносибирского моря. На станции живут советские полярники, которые при помощи точных приборов и инструментов, совсем не похожих на измерительные цепи прежних геодезистов, исследуют и регистрируют всевозможные физические явления и особенности того участка Арктики, который обслуживают. Тем самым они вносят свою лепту в осуществление задачи, поставленной партией и правительством перед советскими полярниками в третьей пятилетке.

■ ■ ■



Н. ЗУБОВ

ОСТРОВ ЕВАЛИВ

В журнале «Советская арктика» № 10—11 за 1938 год напечатана интересная статья Вл. Попова-Штарка «Говорящая карта Арктики». В этой статье между прочим рассказывается об открытии Нансеном к северо-востоку от Земли Франца-Иосифа группы островов «Белая Земля»:

«Первый остров, который норвежцы увидели еще с дрейфующего ледяного поля, Нансен назвал в честь своей жены — островом Евы. Второй поменьше — именем своей дочери Лив. Третий островок был назван именем матери Нансена Аделаиды. И, наконец, четвертый остров, лежавший несколько в стороне, получил название Фреден, что значит мир».

Как известно из книги Нансена «Среди льдов и во мраке полярной ночи», Белая Земля была им замечена в конце июля 1895 г. в то время, когда он вместе с лейтенантом Иогансеном возвращался на юг после своей неудачной попытки достижения Северного полюса по льду.

7—10 августа при туманной погоде и плохой видимости Нансен и Иогансен плыли на каяках вдоль этих вновь открытых островов сначала на северо-запад, затем на запад и потом на юг. 10 августа Нансен и Иогансен высадились на небольшой остров.

Вот что пишет сам Нансен:

«Оказалось, что мы все шли мимо островов. Первый из них я назвал островом Евы, второй — островом Лив, а третий, маленький, на котором мы теперь находимся, островом Аделаиды. Ч е т в е р т ы й о с т р о в к ю г у — м о ж е т б ы т ь у ж е в и д е н н ы й П а й е р о м и н а з в а н н ы й и м о с т р о в о м Ф р е д е н (разрядка моя — Н. З.). Всю эту группу островов я окрестил именем Белой Земли».

В 1932 г., когда мы на моторно-парусном боте «Книпович» огибали с севера Землю Франца-Иосифа, мы прошли вдоль северного и восточного побережий Белой Земли на расстоянии от 1,5 до 2 морских миль. Погода была хорошая, ярко светило солнце, на небе ни облачка. У меня в дневнике записано следующее:

«Мы проходим Белую Землю вплотную. Это действительно «белая» земля. Ни одного мыса,— сплошной ледник, спускающийся со всех сторон в море.

По Нансену на карту нанесены два острова, которые он назвал в честь своей жены и дочери островами Евы и Лив. Но наши наблюдения показали, что здесь только один остров, состоящий из двух возвышенностей, разделенных ложбиной, что создает впечатление двух островов. Это впечатление усиливается тем, что по восточному склону западной возвышенности сквозь лед чуть проглядывают верхушки скал. Мы называем этот, теперь объединенный, остров островом Евалив. Острова Аделаиды мы не видели. Вероятно, когда мы были к северу он проектировался на острове Евалив, а когда мы были к востоку, он не был виден за дальностью расстояния».

Не ограничиваясь приведенным описанием и пользуясь превосходной видимостью, мы во время огибания острова Евалив все время брали пеленги на выдающиеся мысы и приметные точки этого острова. Таким образом удалось довольно точно заснять этот остров. На современной морской карте (№ 1063) остров Евалив показан на основании нашей съемки 1932 г.

В. АВГЕВИЧ

ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ОДЕЖДА

Экспедиционная работа в Арктике только тогда может быть плодотворной, если при всех прочих равных условиях обмундирование полярника рационально, удобно и, не связывая движений, полностью защищает от холода и сырости.

Враги народа, орудовавшие в системе Главсевморпути, нарочно засылали в Арктику неподходящее оборудование и обмундирование, чтобы тормозить все работы по освоению Севера. Только этим и можно объяснить «моду» на собачий мех, одежда из которого зарекомендовала себя с наихудшей стороны. Многие образцы полярной одежды явились исключительно продуктом кабинетного творчества, а многовековый опыт коренных обитателей Севера — ненцев, якутов, чукчей и др.— совершенно не использовался, хотя они уже давным давно в процессе самой жизни выработали очень простые и рациональные предметы одежды.

Работая в разных условиях и в разные времена года, я в результате длительного опыта хочу поделиться на страницах журнала «Советская Арктика» своими соображениями по поводу номенклатуры, норм и качества полярной одежды, могущих полностью обеспечить экспедиционника.

Но вопрос о типе полярной одежды очень сложен. Поэтому свои соображения я не могу считать исчерпывающими и думаю, что товарищи-полярники откликнутся на мою статью, внесут свои предложения и мы сообща сможем установить, каким образом должен быть одет экспедиционник, чтобы он мог продуктивно работать.

Кроме того важны также правила носки меховой одежды. Полярной одеждой надо пользоваться умело, только тогда можно обеспечить сохранность ее качества и длительный срок носки.

Поскольку экспедиционная работа в Арктике выполняется в самые различные календарные периоды, следует говорить отдельно об одежде зимней, летней и весенне-осенней.

З и м н и й   к о м п л е к т   о д е ж д ы должен состоять из следующих предметов:

1) дохи (по-местному «кухлянка», «сокуй», «совик»);
2) меховой шапки-капора;
3) двух меховых рубах;
4) пары теплых брюк из «чертовой кожи»;
5) пары меховых наголенников;
6) одного комплекта ватированной одежды;

7) пары камусной обуви («унты», «торбаса»);
8) двух пар меховых чулок;
9) одной хлопчатобумажной головной косынки;
10) шерстяного шарфа;
11) пары рукавиц из собачьего меха;
12) пары рукавиц из шинельного сукна;
13) пары замшевых перчаток с крагами;
14) пары тонких шерстяных перчаток.

Весенне-осенний комплект одежды слагается из:

1) кухлянки;
2) комплекта ватированной одежды;
3) кожаных брюк;
4) меховой шапки-капора;
5) «анорака» — неразрезного плаща;
6) камусной обуви и меховых чулок;
7) местных сапог (якутских «сар», чукотских летних торбас) или резиновых сапог;
8) светофильтровых очков обязательно дымчатого стекла;
9) рукавиц и перчаток.

Летний комплект одежды главным образом должен предохранять от сырости, поэтому в него входят:

1) комплект ватированной одежды;
2) кожаные брюки;
3) шапка-ушанка;
4) «сары», резиновые сапоги или торбаса из нерпичьей кожи;
5) шерстяные и замшевые перчатки;
6) рукавицы из шинельного сукна.

Все перечисленные предметы одежды должны быть сшиты из хорошего, надежного материала, в полном соответствии с условиями работы полярника. Например кухлянка должна быть легкой, просторной, но не мешковатой. Длина ее — до колен. Капюшон должен быть обшит полоской из двойной материи с пропущенным через нее шнурком — для затягивания капюшона вокруг лица. Сшита она должна быть из меха молодого оленя — из пыжика, в крайнем случае из «неблюя» (но такая кухлянка будет тяжелой).

Выдаваемые Арктикснабом кухлянки из собачьего меха абсолютно непригодны. В них можно только сидеть на месте, но не работать, а тем более в дорожных условиях. Они тяжелы, шиты непрочно, обычными нитками и плохо согревают.

Дубленый полушубок также непригоден. Зимой при 30—40° мороза он спустя 5—6 часов, становится обузой: в результате разницы между температурой человеческого тела и температурой окружающего воздуха полушубок изнутри покрывается испарениями, замерзает и делается похожим на панцырь; в таком виде он связывает движения и затрудняет работу. Полушубок пригоден лишь для коротких поездок и для работы вблизи самой полярной станции.

Кухлянка должна быть сшита по местному образцу нитками из оленьих жил. Этим достигается прочность швов кухлянки и долговременность носки. Одевать кухлянку следует лишь в тех случаях, когда приходится сидеть на нартах или в ветреную погоду. В другое время ее следует держать наготове поверх увязанного на нартах груза.

Каждый день по окончании пути кухлянку нужно выколачивать палочкой от набившегося в мех снега.

Меховая рубашка из пыжика или стриженого барашка — основная одежда экспедиционного работника. Просторная, крытая плотной байкой (отнюдь не бумазеей), а поверх байки — крашеной нарусиной или другой крепкой гладкой материей, не впитывающей в себя сырость, такая рубашка позволяет полярнику проводить большинство работ, не прибегая к помощи более громоздкой одежды. Одетый в рубашку полярник без труда поспевает за собачьими нартами, на которых обычно ездить не приходится, так как груза всегда бывает много. Бежать же рядом с нартами 40 км в более громоздкой одежде немыслимо.

Но меховая рубашка также подвержена намоканию от пота и к концу дня становится похожей на лубок. Сушить вблизи от огня меховые вещи нельзя, поэтому необходимо иметь две рубахи на каждого экспедиционного работника. Меняя поочередно эти рубашки, он может их спокойно просушить.

Брюки для экспедиционного работника должны быть сшиты из очень прочного материала и в то же время быть легкими. Ватные брюки, крытые тонким сатином, зимой совершенно непригодны.

Хороши брюки кожаные на байковой подкладке, но еще лучше сшитые из прорезиненной материи. Между верхом и подкладкой из толстой байки следует прокладывать слой ватина. Такие брюки крепки, легки и непромокаемы.

Меховые брюки даже оленьи нельзя рекомендовать, так как они слишком теплы и во время переходов или работы вызывают повышенную потливость и преждевременную усталость.

На случай плохой погоды, пурги, сильных морозов вместо меховых брюк следует иметь «саторуо» — наголенники, чрезвычайно остроумную и рациональную деталь одежды, широко распространенную у якутов.

«Саторуо» — это две разрозненные короткие штанины из волчьего или собачьего меха, закрывающие ногу от бедра до колена. В нижней части они имеют двойную обшивку из тонкой материи с протянутым через нее шнурком. «Саторуо» перед одеванием выворачивают мехом внутрь и в таком виде натягивают на ногу, которая вставляется в нижнее ее отверстие.

Шнурок затягивают чуть выше колена и после этого, берясь за верхний край «саторуо», выворачивают его вдоль голени мехом наружу. Затем ремешок, пришитый к верхнему краю «саторуо», завязывают за поясной ремень.

«Саторуо» чрезвычайно удобны в дороге, они хорошо греют и в то же время, будучи разрознены, не мешают шагу. Обычные же меховые брюки в силу своей толщины затрудняют бег.

Зимняя экспедиционная обувь должна быть исключительно меховая. Мягкие камусные (из оленьих лап) сапоги, так называемые унты или торбаса, которые носят все жители Севера, почему-то до сих пор не доступны для экспедиционных работников, а Арктикснаб и другие снабженческие организации Главсевморпути настойчиво насаждают обувь из собачьего меха, которая абсолютно непригодна. Сшитая по какой-то сугубо городской модели, она позволяет только сидеть на нартах, но не ходить. Машинный шов очень красив и аккуратен, но никуда не годен по прочности. Тонкие нитки рвутся к концу первой же декады. Ничем не подшитая подошва пронашивается спустя две недели. В довершение всего обувь из собачьего меха, как правило, бывает бесформенна и тяжела, человеку в ней трудно передвигаться.

Наиболее надежная обувь — это унты. Сшитые из «камусов», т. е. особенно прочной шкуры, покрывающей ноги оленя от копыт до колен, они при бережливом обращении служат по 8—10 лет. Шерсть на «камусах» короткая, стойкая, хорошо переносит сырость и не задерживает в себе снег. Унты шьются нитками из оленьих жил, что придает им нужную прочность. Жилы не так быстро гниют от сырости как обычные нитки и значительно медленнее стираются от хождения по льду, земле и твердым снеговым надувам.

Подошва у унтов делается из толстой сыромятной коровьей или конской кожи. Употребляются на подошву также шкуры нерпы и моржа, причем моржовая шкура идет в расщепленном виде, так как она очень толста.

Лучшей подошвой для унтов служит кожа со лба оленя или сшитая из мелких кусков, снимаемых с так называемой «оленьей пятки». Такая подошва, пришиваемая шерстью наружу, крепка, лучше греет, чем гладкая кожа и, что особенно важно, совершенно не скользит на снегу. При ходьбе по неровному снеговому покрову или по торошеному льду устойчивость является очень важным качеством.

Для предохранения ступни от наминания при ходьбе по мерзлой кочковатой тундре и торосам в унты кладется сено, солома или тонкая упаковочная стружка. Благодаря такой стельке нога не чувствует неровностей пути.

Меховые чулки («липты», «чижи», «кянчи») шьются жильными нитками из пыжика или из подстриженного неблюя. Надеваются такие чулки северными жителями обычно на босу ногу — так они лучше греют. Но мы рекомендуем надевать предварительно тонкий бумажный носок, благодаря чему легче сохранять чулки в необходимой чистоте.

Носить унты и меховые чулки нужно только при экспедиционной работе, т. е. тогда, когда значительную часть времени приходится проводить на воздухе. Совершенно недопустима носка меховой обуви в теплом помещении: снег, забивающийся в шерсть камусов, тает, обувь сыреет, вскоре начинает вылезать волос и унты приходят в негодность.

Тотчас по возвращении в палатку обувь нужно снять, вывернуть наизнанку и повесить сушиться не ближе чем в $1^1/_2$—2 м от печки.

Так же поступают с дорожными брюками и рубашкой. Надев ватные, стеганые тужурку и брюки, а также валенки, специально взятые с собой для носки в палатке, полярник может спокойно заняться приготовлением пищи, уходом за собаками и другими хозяйственными работами по лагерю.

Только при соблюдении этих правил пользования меховой одеждой она прослужит долго, постоянно будет суха и сможет по-настоящему согревать.

Шапку следует шить по местному образцу «капором». Верх такой шапки делается из короткошерстного меха с оленьих ляжек или живота, опушка из собачьего меха. Шапки с подкладкой из шкурок бракованного песца годны только в феврале — марте. В другое время они чересчур теплы и вызывают повышенную испарину. В апреле — мае нужна двусторонняя шапка из короткошерстного меха.

Наши европейские шапки-ушанки на Севере не пригодны, т. к. в них остаются почти открытыми виски, щеки и подбородок. Местная шапка, наоборот, хорошо укрывает лицо и благодаря особому покрою защищает щеки и нос от бокового ветра.

Рекомендуем также употреблять широко применяемые местным населением тонкие хлопчатобумажные платки — косынки. Повязывая голову такой косынкой легко избежать намокания от испарений шапки. Всю влагу косынка принимает на себя и ее гораздо легче просушить.

У якутов и других жителей Севера есть особые приемы повязывания такой косынки, благодаря которым надежно укрывается подбородок, рот и нос, что очень важно при движении против ветра.

Шарф необходим при пользовании меховой рубашкой, так как у нее низкий ворот и поэтому часть шеи бывает обнажена и может обмерзнуть.

Для экспедиционного работника большую роль играют рукавицы и перчатки. Рукавицы применимы при всех грубых работах и во время переходов. Но при большой затрате энергии, неминуемой в таких случаях, руки потеют и рукавицы, намокнув и замерзнув, перестают греть. Поэтому следует всегда

иметь на нартах запасную пару рукавиц, которая, как правило, нужна во второй половине дня.

Наиболее удобные в работе и легко просушивающиеся рукавицы делаются разъемными из пушистого собачьего меха с верхом шинельнего сукна. При необходимости просушки они легко вынимаются из суконного верха и с помощью петель, пришитых как к рукавицам, так и к суконному верху, подвешиваются на просушку.

Особенно важно обеспечить тепло для рук при научной работе на воздухе. Любые научные записи, работа с компасом, геодезическими и астрономическими измерительными инструментами, гидро-метеорологическими приборами и т. п. требуют от полярника таких движений руками, которых нельзя произвести в обычных рукавицах. Тонкие вигоневые или полушерстяные перчатки, которые обычно выдаются, недолговечны и руки в них быстро мерзнут.

По личному опыту работы на триангуляции и съемке, требующей длительной работы свободно действующими пальцами, рекомендуем пользоваться тонкими перчатками из саксонской шерсти с надетыми поверх их замшевыми перчатками с крагами. Одетые таким образом руки свободно справляются с карандашом, страницами полевой книжки, мелкими винтами приборов и т. д. Замшевые перчатки предохраняют руки от продувания ветром, а краги, прикрывая рукава, защищают работающего от проникновения холода под одежду.

Осенне-весенняя одежда нужна для работы в апреле — июне и сентябре — октябре. Она немногим отличается от зимней.

Вместо меховых рубах в это время следует носить стеганые ватные тужурки и всегда иметь при себе кухлянку. Весной при переходах бывает настолько жарко, что снимается даже ватник и человек бежит в одном свитере. Но в эти же дни при специальной полевой работе, особенно при работе с геодезическими инструментами, надо поверх ватника надевать кухлянку, чтобы сохранить работоспособность на все время стояния у инструмента.

Во время частых дождей или мокрых снегопадов, если не принимать специальных мер, можно сильно промокнуть. Особенно быстро намокает и трудно просушивается кухлянка. Для защиты от сырости следует иметь «анорак» — глухой плащ с капюшоном. Анорак должен быть сшит из прорезиненной материи.

Весной нужна легкая шапка, того же местного покроя. Но при переходах даже в такой шапке бывает жарко, поэтому местные жители ограничиваются повязыванием головы косынкой, благодаря чему уши не чувствуют холода.

Мы усиленно рекомендуем пользование косынкой; городское «кокетство» и рассуждение на тему, к лицу это или не к лицу, следует совершенно отбросить и преследовать лишь наибольшую рациональность.

Основное, что следует помнить каждому полярнику,— это одеваться тепло, но не так, чтобы одежда вызывала повышенную испарину. Одно дело, когда человеку жарко от работы, и совсем другое дело, когда он обливается потом при затрате даже небольшого количества энергии. Повышенная потливость приводит к быстрой потере сил и влияет на трудоспособность.

Весенне-осенняя обувь несколько отлична от зимней. Весной санные поездки часто приходится переносить на ночной период суток, когда еще стоят заморозки. Тогда вполне применимы унты и меховые чулки, но при усиленном таянии снега возникает потребность в обуви, хорошо переносящей сырость.

Такой обувью являются якутские сары — мягкие сапоги без каблука и твердого задника, сделанные из продымленной конской кожи. Надевать их надо также на меховой чулок и подкладывать стельку из соломы или стружки.

Для этой же цели хорошо служат резиновые сапоги. Они обязательно

должны быть до колен, а еще лучше до бедра, так как нередки случаи, что весной человек проваливается сквозь корку молодого льда или мокрый снег и сильно намокает.

Сапоги должны быть без каблука, так как в противном случае в них трудно ходить по тундре. Чтобы нога не намокала от собственных испарений, характерных при пользовании резиновой обувью (что при длительной ее носке приводит к ревматизму), следует одевать одновременно 2—3 пары шерстяных чулок кроме бумажного носка, а поверх их обертывать портянку из шинельного сукна. При этих условиях, если сапог цел и не имеет течи, нога даже после длительных переходов остается сухой; влажной будет лишь портянка и верхний чулок.

Ремонт резиновых сапог доступен каждому. Для этого лишь надо брать с собой в поездку баночку резинового клея, бензин, небольшой рашпиль и немного резины для заплат.

Если аккуратно следить за целостью сапог, можно обеспечить себе надежную обувь.

Кожаные сапоги или экспедиционные ботинки на Севере не применимы. Они быстро пропускают воду, тяжелы, жесткий задник и каблук быстро утомляют ногу.

Весной в апреле — мае в дни, когда полная облачность создает рассеянный свет, следует пользоваться очками дымчатого стекла, но отнюдь не синими. Хороши очки — так называемые «консервы». В яркие солнечные дни к помощи очков следует прибегать лишь при движении навстречу солнцу.

Рекомендуем перед выездом на работу снять с очков дужки и вместо них пришить узкую резиновую тесьму. Такие очки лучше держатся и при отсутствии необходимости в них или при работе с инструментом (биноклем и т. п.). Достаточно лишь одного движения, чтбы сдвинуть их на верх шапки, не пряча в футляр.

Летняя одежда должна удовлетворять в первую очередь требованиям непромокаемости и в меньшей степени от нее требуются согревающие качества.

Обычная шапка-ушанка, ватированная тужурка в сочетании с теплым бельем и свитером, брюки из прорезиненной материи на байке — вот вещи, необходимые для экспедиционника летом.

От сырости (дождей и моросящих туманов) следует иметь описанный выше анорак.

Летней обувью могут служить сары, резиновые сапоги или торбаса из нерпичьей кожи. Изготовляемые чукчами такие торбаса чрезвычайно легки и совершенно непромокаемы. Их надо иметь два пары: одну носить, другую просушивать. Нога в них чувствует себя как в чулке, они легки и совершенно не обременяют ноги. В них также необходимо подкладывать стельку, чтобы не наминать ступни.

Рассмотренные нами комплекты полярной одежды вполне могут обеспечить экспедиционного работника на Севере и создадут ему нормальные условия для проведения работ.

● ● ●

Т. КАРАВАЕВА

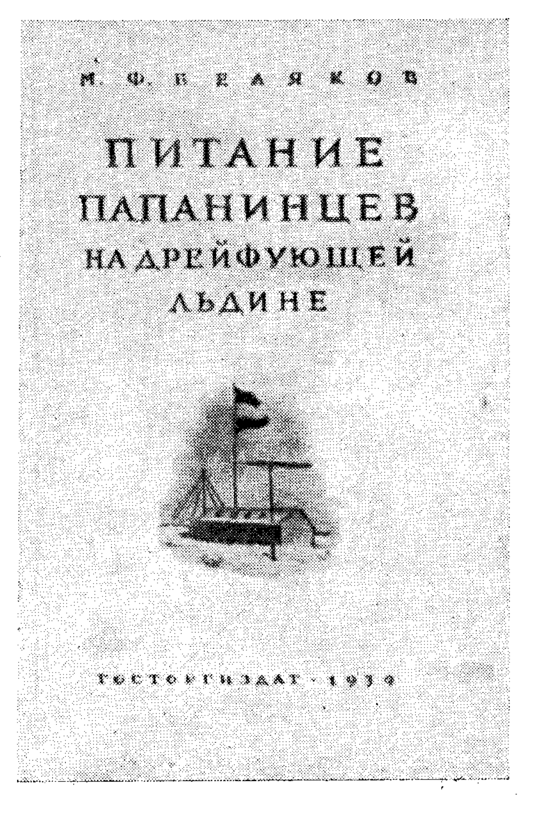
ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ ОПЫТ

Богатая литература о папанинцах и дрейфующей станции «Северный полюс» недавно пополнилась еще одной интересной книжкой, выпущенной Госторгиздатом М. Ф. Беляков: «Питание папанинцев на дрейфующей льдине» (1939 г., 131 стр., цена 3 руб.).

Герой Советского Союза Э. Т. Кренкель в предисловии к этой книге пишет: «Опыт нашей экспедиции с точки зрения постановки питания может быть широко использован не только на полярных станциях и зимовках, но и вообще в экспедициях даже в умеренных широтах, одним словом, везде, где люди бывают оторваны на более или менее продолжительный срок от источников снабжения и не имеют возможности систематически пополнять свои продовольственные ресурсы».

Почти все продовольствие для папанинцев заготовлял Московский институт инженеров общественного питания. Директор этого института, автор рецензируемой книги, М. Ф. Беляков, вспоминая свое первое знакомство с И. Д. Папаниным, рассказывает, как т. Папанин пришел к нему в институт и изложил свою просьбу: «Обеспечьте нас обедом на полтора года». Задача была не из легких, тем более что к продуктам для дрейфующей станции помимо высокой калорийности, витаминозности и т. п. предъявлялись специальные требования: продукты должны долго сохранять свои вкусовые и питательные качества, противостоять влиянию низких температур и высокой влажности; приготовление пищи из них не должно поглощать много времени и труда, а также и расхода горючего; вес и объем всех продуктов должны быть минимальными в связи с доставкой их на полюс самолетами.

В главе «Опыт прошлых полярных экспедиций» автор приводит целый ряд примеров того, каких огромных трудов стоило Седову, Нансену, Амундсену, Бэрду и другим собрать необходимые средства для снаряжения своих экспедиций. Капиталистические государства не



любят тратить много средств на научные экспедиции, которые не приносят «больших выгод». Но даже собрав скудные средства, эти полярные смельчаки вынуждены были все снабжение своих экспедиций поручать частным предпринимателям, которые нагревали руки на поставке негодного продовольствия. Так архангельские торговцы продали Седову продукты самого низкого качества; в результате экспедиция испытывала большие лишения и среди участников ее появились заболевания цынгой. Амундсен во время дрейфа на «Мод» обнаружил ящики, в которых вместо консервов лежали кирпичи, Франклину были поставлены негодные консервы и т. д.

Советское правительство обеспечивает полярников всем необходимым для полного успеха дела. Организации, принимавшие участие в снабжении полюсной экспедиции, считали делом своей чести обеспечить ее высококачественными продуктами.

В главе «Требования науки и практики» автор подробно разбирает состав пищи и влияние ее на наш организм. При составлении дневного рациона для папанинцев обращалось серьезное внимание на высокую калорийность пищи, так как участники экспедиции должны были жить в суровых условиях и затрачивать много физических сил. Кроме того при низких температурах расход тепла человеческого организма значительно больше обычного. Только при обильном питании и его высокой калорийности можно компенсировать потери тепловой энергии.

Особое внимание обращалось также на витаминоактивность пищи, так как отсутствие витамина С в пище является в условиях Арктики причиной заболевания цынгой. В концентратах, приготовленных институтом, было много овощей, содержащих витамин С. Тов. Беляков описывает способы изготовления этих концентратов, так как при обычной варке витамин С разрушается. Помимо концентратов папанинцы были снабжены специальными таблетками с высоким содержанием витамина С. Большинство продуктов было искусственно обогащено витаминами.

«Введением концентратов, представляющих собой готовое блюдо, нуждающееся лишь в добавлении воды и разогревании,— пишет автор,— нам удалось свести расход горючего и человеческого труда, потребного для приготовления пищи, до минимума».

В главе «Папанинские концентраты» автор подробно описывает способы, которыми были обработаны все продукты для получения концентратов и брикетов.

В главе «Продовольственные ресурсы папанинцев» приводится весь ассортимент продуктов экспедиции, который состоял из 46 названий. Отдельно дано меню папанинцев на целую пятидневку и к нему приложена подробная инструкция по изготовлению пищи из концентратов.

Институту инженеров общественного питания было поручено не только заготовить все продукты, но и обеспечить их соответствующей тарой и упаковкой. Специальную главу в своей книжке отводит автор этому серьезному вопросу. Тов. Папанин дал задание подобрать такую тару, в которой поместился бы ассортимент продуктов для 4 человек на 5 дней. Для этой цели были изготовлены жестяные ящики, покрытые снаружи антикоррозийным лаком. Но в эти ящики предстояло упаковать как продукты, обладающие резким запахом (сушеный лук, лавровый лист, копченая грудинка), так и продукты, легко воспринимающие эти запахи, например, чай, муку, и т. п. Пришлось подбирать различные упаковочные материалы, чтобы избежать передачи запахов, просаливания и т. п. Такими материалами были: целофан, фольга, пергамент, белая бумага, полотняные мешочки (для муки, круп, сахара и соли), а также жестянки для икры и томата. Каждый ящик, наполненный продуктами, весил в среднем 44 кг.

Чтобы подобрать нужную тару и упаковку, институту пришлось производить много различных опытов и испытаний. Сохранность продуктов была одним из решающих моментов в успехе экспедиции.

Но продукты нужно было не только упаковать, но и доставить из Москвы на Северный полюс. Институт разработал специальную инструкцию о том, в каких условиях следует перевозить и хранить эти грузы.

В главах «Как питались папанинцы на льдине» и «Кухня папанинцев» в живой и интересной форме на основании дневников, очерков и рассказов участников полюсной экспедиции дано описание того, как «самые северные домохозяйки земного шара» — И. Д. Папанин и Э. Т. Кренкель сохраняли свои продукты, как и что они стряпали, как возились с примусами, мыли посуду и т. п.

В главе «Концентраты, вернувшиеся с Северного полюса» М. Ф. Беляков рассказывает о том, с каким интересом они занимались анализом этих продуктов, которые проделали огромный путь по суше, по воде, по воздуху, на дрейфующем льду, побывали в самом сердце Арктики. Все эти продукты были заготовлены институтом весной и летом 1936 г., а вернулись обратно весной 1938 г. За два года с большинством продуктов не произошло почти никаких изменений.

В предпоследней главе книги автор рассказывает о результатах медицинского осмотра папанинцев сразу после того как они покинули льдину. Состояние их здоровья оказалось отличным и они прибави-



Упаковка концентратов в Московском институте инженеров общественного питания

ли в весе. Питание было основным фактором, влиявшим на их здоровье. Систематическое введение в организм витамина С не только предотвратило появление у папанинцев цынги, но и сыграло профилактическую роль против всякой инфекции.

Наконец в последней главе «Опыт папанинской зимовки» автор говорит: «Опыт и уроки дрейфа папанинцев помогут в дальнейшем еще лучше организовать снабжение продовольствием полярных экспедиций и советских стационарных учреждений — полярных станций, в Арктике».

За время, прошедшее с момента подготовки полюсной экспедиции, Институт инженеров общественного питания разработал приготовление новых блюд, которые могут с успехом применяться в различных экспедициях.

Книга написана живо, в ней приведено много интересных примеров из практики прежних полярных экспедиций, удачно использованы выдержки из дневников и книг участников полюсной экспедиции и т. д. Книга богато снабжена иллюстрациями, которые наглядно показывают читателю отдельные этапы работы по заготовке и упаковке концентратов и других продуктов, а также некоторые моменты из жизни папанинцев на льдине. Эта книга с интересом будет прочтена читателем и познакомит его в популярной форме с научными данными о питании.

Замечательный опыт, изложенный в книге, имеет большое практическое значение. Он учит как нужно снабжать питанием наши полярные экспедиции, как нужно упаковывать и перевозить продукты и, наконец, как нужно пользоваться этими продуктами.

■ ■ ■

В ГЛАВНОМ УПРАВЛЕНИИ СЕВМОРПУТИ

Управление полярных станций в соответствии с решением XVIII съезда ВКП(б) и постановлением СНК СССР от 29 августа 1938 г. должно подчинить свою деятельность основной задаче Главсевморпути — превратить трассу Северного Морского пути в нормальную действующую водную магистраль.

В приказе № 421 по Главсевморпути отмечено, что это Управление должно оперативнее использовать научные данные полярных станций, чтобы своевременно обслуживать морской транспорт, авиацию, а также учреждения, изучающие погоду и ледовые условия Арктики. Надо правильно расставить кадры на полярных станциях и укрепить опытными работниками наиболее ответственные участки трассы, в особенности в восточном секторе.

Управлению полярных станций предложено создать надежную и устойчивую радиосвязь на всем побережье Ледовитого океана. Для этого необходимо переоборудовать и снабдить новейшей аппаратурой радиостанции на мысе Шмидта, в бухте Тикси, на мысе Челюскина и радиоузел в Амдерме, построить новую полярную станцию на островах Ратманова, достроить Анадырский радиоузел.

Полярные станции Восточного сектора Арктики (мыс Шмидта, Анадырь) нередко отстают в научно-исследовательской работе. Приказ требует от этих станций ликвидировать отставание и оперативнее обслуживать связью суда, плавающие в Беринговом и Чукотском морях.

Чтобы улучшить хозяйственную деятельность полярных станций в 1939 г., нужно реорганизовать энергетическое хозяйство, шире внедрить ветродвигатели, мобилизовать внутренние ресурсы — полностью использовать излишние запасы материалов, спецодежды, предметов технического и хозяйственного снабжения.

Утверждены основные показатели производственно-финансовой деятельности Полярного управления.

В 1939 г. кроме 45 действующих полярных станций будет открыто еще 3, из них 2 восстановлено. Таким образом на 1 января 1940 г. будет 48 полярных станций. Материковых станций попрежнему останется 53.

На капитальное строительство в 1939 г. Полярному управлению отпущено 1 830,9 тыс. руб., против 1 468,5 тыс. руб. в 1938 г.

В приказе дается подробный план всех научных работ и указывается количество наблюдений по каждой станции. Например по морской сети метеостанции всех трех разрядов должны провести за год 73 000 серийных метеорологических наблюдений, 97 280 серийных актинометрических наблюдений, 1 440 серийных магнитных наблюдений и т. д. Радиоточек в 1939 г. будет 73, из них 9 радиоузлов.

КОНКУРС НА ПЕСНЮ ПОЛЯРНИКОВ

Политуправление Главсевморпути и ЦК Союза работников Севморпути организовали конкурс на лучшую песню полярников. Эта песня должна отразить героику, жизнь и быт советских полярников, их огромную работу, которую они проводят, осваивая Северный морской путь. В конкурсе принимают участие поэты Лебедев-Кумач, Гусев, Светлов, Рудерман, Алымов, Долматовский, Исаковский, Михалков, Островой, Сурков и др. Сейчас на конкурс уже поступило более 170 текстов от участников самодеятельности.

Музыку на принятые и утвержденные тексты песен будут писать члены союза советских композиторов, отдельные музыканты, а также участники музыкальной самодеятельности.

В конкурсе принимают участие композиторы: — братья Покрасс, Прокофьев, Мурадели, Василенко, Нечаев, Хайт, Шехтер и др.

Результаты конкурса будут помещены в одном из ближайших номеров нашего журнала.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ: П. П. ШИРШОВ, М. И. ШЕВЕЛЕВ, Л. Ю. БЕЛАХОВ, Э. Т. КРЕНКЕЛЬ, Е. К. ФЕДОРОВ, И. П. МАЗУРУК, А. М. ГИНДИН.

Художеств.-технич. редактор М. А. Перельман.

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-43-86, 2-17-53.

Сдано в набор 29—31/III 1939 г. Подписано к печати 25/V 1939 г. Бум. 70×108 см. 7,1/2 печ. л. (11 1/4 авт.л.) 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мособлгорлита Б—5209. Зак. тип. 425. Тираж 10000.

18-я типография треста «Поли графкнига», Москва, Шубинский пер., 10.

ВОЛОГОДСКАЯ



№ 5 ● МАЙ 1939 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Цена 2 руб.

ВОЛОГДА 14 321.12
ВОЗРОЖДЕНИЯ,9
ОБЛБИБЛИОТЕКА
46 1-12 С АРКТ

